



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 38।  
No. 38।

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2012/फाल्गुन 2, 1933  
NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2012/PHALGUNA 2, 1933

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

#### अधिसूचना

मुम्बई, 14 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/34/2011-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/34/2010-एनएमपीटी

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

#### आदेश

(जनवरी, 2012 के 6वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा अपने दरमान के संशोधन के लिए दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. न्यू मेंगलूर पत्तन न्याय (एनएमपीटी) का दरमान (एसओआर) इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च 2009 तक की वैधता के साथ आदेश दिनांक 11 मई 2008 द्वारा संशोधित किया गया था। पत्तन के अनुरोध पर, तत्काल प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पत्तन को निदेश के साथ मौजूदा दरमान की वैधता आदेश दिनांक 17 जून 2009, 23 अक्टूबर 2009 और 31 मार्च 2010 द्वारा समय-समय पर विस्तारित की गई थी।

3.1 नियमित फॉलो अप के बाद, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2010 द्वारा अपने दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव में किए गए मुख्य निम्नवत हैं:-

- (i). प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराये की दर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं की गई थी।
- (ii). आरसीएचडब्ल्यू से जुड़े टन आधार पर आय अनुमान जिसके लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया गया है पर विचार किया गया है।
- (iii). प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 16 जून 2010 (23 जुलाई 2010 को अधिसूचित) द्वारा एनएमपीटी संपदा के पट्टा किराये 20 करबती डब्ल्यू से पूर्णापी प्रभाव से संशोधित किए गए थे। उसपर परिकलित आय की बकाया राशियां एफएमआई सीरीज जीवीप अवधि आय रूप में लेखाकित की गई है।
- (iv). घाटशुल्क न्याय (एनएमपीटी) से तीन जेटटी सं. 8, 10 और 11 पहले समझौता ज्ञापन (एफओयू) के अधीन शामिल की गई थीं और घाटशुल्क वार्षिक आधार पर परिकलित किया गया था। 16 अक्टूबर 2009 से, मेंगलूर रिकाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए समर्पित जेटटी सं. 10 एमओयू द्वारा शामिल नहीं की गई है और अन्य जेटटीयों के अनुसार योग्यता नहीं रखती है। सभी जेटटीयों के लिए वैसे समान घाटशुल्क है जेटटी वार घाटशुल्क गणना के लिए कोई पृथक कार्यवाही नहीं की गई है।

3.2. इस प्रस्ताव के साथ एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:-  
क. लागत विवरण

- (i). 31 मार्च 2010 को पत्तन की अधिकतिपत क्षमता 442 मिलियन टन (मी.ट.) निर्धारित की गई है। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान निम्नलिखित क्षमता संवर्धन की उम्मीद है:

वर्ष	परियोजना	क्षमता संवर्धन लाख टनों में
2011-12	यूपीसीएल	54
2012-13	(क) कंटेनर टॉमिनल	45
	(सं). जेटटी	78
2013-14	अधिकारीकृत लौह अयस्क प्रहस्तन	66 20

- (ii). 442 मी.ट. की अधिकतिपत क्षमता के विपरीत, पत्तन ने वर्ष 2008–09 और 2009–10 में क्रमशः 336.91 मी.ट. और 355.28 मी.ट. का प्रहस्तन किया है। वर्ष 2010–11 और 2011–12 से 2013–14 के लिए पूर्वानुमानित यातायात और आय नीचे लालिकाबद्द की गई है:-

वर्ष	यातायात (मीट मे)	आय (₹० लाखों मे)
2010-11	387.40	₹३,१७५.०५
2011-12	410.00	₹४,६१६.६२
2012-13	435.00	₹४,०७३.९२
2013-14	473.60	₹७,८३१.०५

वर्ष 2010-11 में 9 प्रतिशत की यातायात वृद्धि और 20 प्रतिशत की आय वृद्धि की उम्मीद है। अनुवर्ती वर्षों 2011-12 से 2012-14 के लिए, तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमान में 6 प्रतिशत से 8 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। उक्त अवधि के लिए आय में 6 प्रतिशत से 8 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।

- (III). वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः ₹० 4250.00 लाख, ₹० 8445.00 लाख और ₹० 6045.00 लाख संवर्धनों का प्रस्ताव किया गया है।
- (IV). समग्र पत्तन के लिए मौजूदा प्रशुल्क में लगत विवरण के अनुसार इन्हें तथा अधिशेष/घाटा स्थिति और प्रमुख गंतव्यधिया नीचे तालिकाबद्द की गई हैं:-

क्र.सं.	विवरण	अधिशेष/घाटा 2011-12		अधिशेष/घाटा 2012-13		अधिशेष/घाटा 2013-14		कुल अधिशेष/घाटा (₹० लाखों मे)	औसत अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप मे
		(₹० लाखों मे)	आय का %	(₹० लाखों मे)	आय का %	(₹० लाखों मे)	आय का %		
1.	समग्र पत्तन	4168.46	9.99%	2789.64	6.33%	1811.17	3.76%	8759.17	8.70%
2.	कागा/ कटेनर प्रहस्तन आय	12099.85	41.03%	11936.41	38.09%	11891.67	35.06%	36027.93	38.06%
3.	पात सर्टी आय	-8476.91	-107%	9396.99	-112%	-10302.04	112%	28133.94	-110.33%
4.	रेलवे	-27.24	-4.99%	-20.78	-3.63%	-6.02	1%	54.04	-3.21%
5.	सपदा	561.79	16.28%	289.96	7.20%	87.64	2.26%	919.41	8.26%

#### ख.. दरमान

- (i). वर्तमान दरमान वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। कुछ प्रशुल्क मदों में मामूली संशोधन प्रस्तावित किए गए हैं और पत्तन ने दाव किया है कि उसे पत्तन को पर्याप्त राजस्व नहीं मिलेगा।
- (ii). बाजां टगों, लॉचों आदि के लिए, मौजूदा पाइलटेज प्रभार को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है परन्तु यह कहते हुए संशोधित किया गया है कि यह टगों के उपयोग के बिना लागू किया जाएगा। यदि टगों का इस्तेमाल किया जाता है तो पत्तन ने पाइलटेज प्रभारों के 50 प्रतिशत की अतिरिक्त वसूली का प्रस्ताव किया है।
- (iii). पाइलट की सेवा के मांगपत्र के रद्दीकरण के लिए प्रभारों में 5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (iv).
  - (क). खाद्य तेल के लिए घाटशुल्क को मौजूदा ₹० 50 से ₹० ५० प्रति टक्के तक तक तक तक का प्रस्ताव किया है।
  - (ख). ग्रेनाइट, जिंक, कॉपर कंस्ट्रैट, कॉपर कैथोड अल्यूमिनियम और टिक्का, टिक्कर तथा पेपर जैसी कुछ मदों की घाटशुल्क दर में कटौती का प्रस्ताव किया गया है।
  - (ग). क्र.सं. 6 पर अन्य गैर बल्क मद के लिए यथामूल्य घाटशुल्क रर ०.४० प्रतिशत से बढ़ाकर ० ५० प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है।
- (v). मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए प्रभारों में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्कों में 5 से 10 प्रतिशत तक तक तक तक प्रतिशत से 50 प्रतिशत शुरू किए जाने तक अस्थायी लाइसेंस जारी करने के लिए मौजूदा वसूली के बराबर करने का प्रस्ताव किया गया है।

33 एनएमपीटी न सशाधेत प्रस्तावित दरमान को 1 अक्टूबर 2010 से अनुमोदित करने और इन्हें प्रशुल्क के अतिम अनुमोदन तक मौजूदा दरों का विस्तार करने का अनुरोध किया है।

4. यह देखा गया था कि कार्गो प्रहस्तन गतेविधि और पोत संबंधित गतेविधि के अधीन वैयक्तिक उप-गतेविधियों के लिए लागत विवरण न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास द्वारा फाइल नहीं किए गए हैं। अत एनएमपीटी से निर्धारित प्रारूप में उप-गतेविधि-वार लागत विवरण दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

6.1. यहां पर यह भी बताया गया है कि एनएमपीटी द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, मेंगलूर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल लिमिटेड (एमआरपीएल) ने अपने पत्र दिनांक 30 मार्च 2010 द्वारा ऋण के भुगतान के बाद अर्थात् 16 अक्टूबर 2009 से अवधि के लिए घाटशुल्क के निर्धारण के संबंध में पृथक अभ्यावेदन दिया था। एमआरपीएल द्वारा कहीं गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(i). एमओयू के खंड 4 में घाटशुल्क दर के निर्धारण के बारे में कहा गया है जिससे एनएमपीटी उधार ली गई निधियों और उनपर ब्याज का भुगतान कर सके। इसके अलावा, खंड 4 के अनुसार एक बार ऋणों का भुगतान किया जाता है तो एनएमपीटी रामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए सहमत है जो सरकार के अनुमोदन के अधीन उनके बीच सहमति से होगा। करार नहीं होने की स्थिति में पोत परिवहन भंत्रालय का निर्णय अंतिम और दोनों पर बाध्यकारी होगा।

निधियों का पुर्णभुगतान 16 अक्टूबर 2009 को किया गया था। उसके मद्देनजर, एनएमपीटी ने एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित ₹० 70 प्रति टन के सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने शुरू कर दिए हैं। एनएमपीटी को एमआरपीएल से सहमत होना होगा अथवा उसके निर्धारण के लिए टीएमपी का रुख करना होगा। इसकी बजाय एनएमपीटी ने अपने दरमान में यथा निर्धारित ₹० 70 प्रति टन के प्रभारों का भुगतान करने की सूचना दी है जोकि एनएमपीटी द्वारा निर्मित जेटटी सं. 12 के लिए लागू है।

(ii). एमआरपीएल ने निवेदन किया है कि टीएमपी द्वारा अनुमोदित ₹० 70 प्रति टन के घाटशुल्क प्रभार जेटटी सं. 12 के मामले में है जिसे पत्तन द्वारा निर्मित किया गया था और जेटटी सं. 10 पर प्रहस्तित कार्गो का केवल 10 प्रतिशत से 20 प्रतिशत प्रहस्तन करता है। चूंकि जेटटी सं. 12 के लिए घाटशुल्क निर्धारित करते समय, जेटटी सं. 10 पर व्ययों और मात्राओं पर विचार नहीं किया गया था, इसलिए टीएमपी को एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली सूचना के आधार पर जेटटी सं. 10 के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने चाहिए।

(iii). एमआरपीएल ने जेटटी सं. 10 के लिए घाटशुल्क प्रभारों के निर्धारण के बोरे प्रस्तुत करने और टीएमपी द्वारा निर्धारित की जाने वाली अंतिम दर के सापेक्ष समायोजित किए जाने वाले घाटशुल्क के सापेक्ष यथा जमा ₹० 25 प्रति टन स्वीकार करने के लिए एनएमपीटी को निदेश देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था।

6.2. एमआरपीएल द्वारा कहीं गई बातों की जाँच करने उपयुक्त कार्रवाई शुरू करने के लिए एमआरपीएल से प्राप्त संप्रेषण हमारे पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया था।

6.3. उपर्युक्त के प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा यह उद्धरित करते हुए अक्टूबर 2009 से अवधि के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो को अपने मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित ₹० 70 प्रति टन पर कच्चे तेल और पीओएल के लिए घाटशुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव किया है कि एमआरपीएल के लिए ढांचागत सुविधा के निर्माण हेतु लिए गए अग्रिम का भुगतान कर दिया गया है। एनएमपीटी द्वारा की गई मुख्य बातों को नीचे दिया गया है:

(i). एमओयू के परिचालन की अवधि के दौरान घाटशुल्क प्रभारों की वास्तविक राशि एमओयू के प्रावधानों के अधीन 16 अक्टूबर 2009 से निर्धारित की जानी है अर्थात् एमआरपीएल ऋण की अंतिम किस्त के भुगतान के बाद, एनएमपीटी उक्त एमओयू और रूपए ऋण करार की देयता से बाहर आ गया है और एनएमपीटी सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है।

(ii). तथापि, एमआरपीएल ने बताया है कि एमओयू में यह नहीं कहा गया है कि दर दरमान के अनुसार वसूल की जानी चाहिए परन्तु यह परस्पर सहमत दर होनी चाहिए।

(iii). इस मुद्दे पर एक प्रस्ताव न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड के समक्ष रखा गया था और न्यासी बोर्ड ने विभिन्न पहलुओं पर विस्तृत विचार-विमर्श के बाद 16 अक्टूबर 2009 से टीएमपी अनुमोदित दरमान वसूल करने का समाधान किया था।

(iv). उपर्युक्त के मददेनजर इसने निवेदन किया है कि एमआरपीएल को 16 अक्टूबर 2009 से टीएमपी अनुमोदित दरमान ₹ 70.00 प्रति भीट. की दर से घाटशुल्क अदा करने की सलाह दी गई थी।

**6.4.** एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2010 द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करते समय अपने दरमान के अनुसार घाटशुल्क दर अर्थात ₹ 70 प्रति टन की वसूली के बारे में अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा पहले गथा प्रस्तावित स्थिति को बनाए रखा है।

**7.1.** इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन वैयक्तिक उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण दाखिल करने के लिए एनएमपीटी को हमारी सलाह के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 नवंबर 2010 द्वारा निवेदन किया था कि उप-गतिविधिवार लागत विवरण दाखिल नहीं किए जा सकते क्योंकि एनएमपीटी में प्रचलित लागत तथा लेखांकन प्रक्रिया कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन पत्तन तथा गोदी सुविधाओं के लिए कार्गो की प्रत्येक प्रमुख मद के लिए वैयक्तिक उप-गतिविधियों की लागत स्थिति को नहीं लेता है। अतः पत्तन ने उप-गतिविधि-वार लागत पिवरणों पर विना जोर दिए अपने मूल प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है।

**7.2.** इस संबंध में, पत्र दिनांक 7 दिसंबर 2010 यह कहते हुए एनएमपीटी को संबोधित किया गया था कि प्राधिकरण द्वारा [फार्म 5क(i) के अधीन टिप्पणी 1] निर्धारित लागत प्रारूप महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि पृथक लागत विवरण दाखिल करे यदि पत्तन का विशिष्ट कार्गो कुल यातायात मात्रा का 10 प्रतिशत से अधिक होता है। यह जोर दिया गया था कि बहुत प्रशुल्क संशोधन करने के लिए प्रत्येक प्रमुख उप-गतिविधि के लिए लागत स्थिति को प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन निर्धारित करने के लिए मूल्यांकन किए जाने की जरूरत है। यह बताया गया था कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले भी जब एनएमपीटी न यह कहते हुए पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा एमआरपीएल के कच्चे तेल/पीओएल के लिए अपने दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार ₹ 70 प्रति टन की घाटशुल्क दर वसूल करने का प्रस्ताव किया था कि एमआरपीएल के लिए वर्ध के निर्माण हेतु लिए गए अग्रिम का पुनर्मात्रान कर दिया गया था हमारे पत्र सं. टीएमपी/66/2005-विविध दिनांक 23 सितंबर 2010 द्वारा कहा है कि उसके दरमान में निर्धारित भौजूदा घाटशुल्क दर वर्ध सं. 10 पर एमआरपीएल द्वारा प्रहसित पीओएल से संबंधित आय तथा व्यय नहीं लिया गया था। एनएमपीटी को उक्त पत्र में वर्ध सं. 10 पर एमआरपीएल द्वारा प्रहसित सहित पत्तन वर्ध पर प्रहसित संपूर्ण पीओएल यातायात को लेते हुए पीओएल गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण, प्रासारिक व्यय तथा निवेश आदि दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

**7.3.** संक्षेप में, अतः एनएमपीटी को मुख्य कार्गो अर्थात् केआईओसीएल द्वारा प्रहसित लौह अयस्क और एमआरपीएल की कच्चा तेल/पीओएल गतिविधि जिसे एमओयू द्वारा शासित किया जाता है और कच्चा तेल/पीओएल कार्गो जिसे एमओयू द्वारा शासित नहीं किया जाता है, के उप-गतिविधिवार लागत विवरण भेजने की दोबारा सलाह दी गई थी ताकि उसके दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव की बहुत रूप से जांच की जा सके।

**7.4.** एनएमपीटी ने याद में अपने पत्र सं. टीएमपी/एफआईएन/आरईवी/एसओआर/टीएमपी/2010-11 दिनांक 7 मार्च 2011 द्वारा दावा किया है कि उप-गतिविधिवार विवरण दाखिल किए गए हैं।

**7.5.** लागत विवरणों को देखने पर, यह देखा गया था कि एनएमपीटी न कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा पात संबंधित गतिविधि के अधीन प्रत्येक कार्गो भद के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार उप-गतिविधिवार लागत विवरण दाखिल नहीं किया गया है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए उप-गतिविधिवार लागत विवरण पत्तन द्वारा अलग से प्रहसित कुल कार्गो और एमआरपीएल द्वारा प्रहसित कच्चा तेल/पीओएल और कुद्रेमुख आयरन आर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहसित लौह अयस्क के अलावा, पत्तन द्वारा प्रहसित इस घटक का यातायात कुल यातायात का 10 प्रतिशत है जिसके लिए उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किया गया है। वर्ध 2010-11 से आग जेटटी सं. 10 के संदर्भ में एमआरपीएल से संवाधित कच्चा तेल/पीओएल कार्गो पत्तन कार्गो मात्रा के साथ आमेलित किया गया है। परन्तु पत्तन द्वारा प्रहसित किसी अन्य कार्गो अथवा कच्चे तेल/पीओएल के लिए अलग से उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किए गए हैं जो कुल कार्गो मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक हैं।

फार्म 2क में यातायात गृणनुमान दर्शाए गए थे कि केआईओसीएल द्वारा प्रहसित लौह अयस्क के अलावा, पत्तन द्वारा प्रहसित इस घटक का यातायात कुल यातायात का 10 प्रतिशत है जिसके लिए उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किया गया है। वर्ध 2010-11 से आग जेटटी सं. 10 के संदर्भ में एमआरपीएल से संवाधित कच्चा तेल/पीओएल कार्गो मात्रा के साथ आमेलित किया गया है। परन्तु पत्तन द्वारा प्रहसित किसी अन्य कार्गो अथवा कच्चे तेल/पीओएल के लिए अलग से उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किए गए हैं जो कुल कार्गो मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक हैं।

कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहसित लौह अयस्क गुटिकाओं और मेंगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स (एमआरपीएल) द्वारा प्रहसित कच्चे तेल/पीओएल के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण उसके प्रत्येक मामले में एनएमपीटी के साथ तत्संबंधी पक्षो द्वारा सहमत पृथक कार्यपद्धति द्वारा शासित किए जाते हैं। इसलिए, खामोशिक रूप से, एमआरपीएल तथा

के आईओसीएल द्वारा प्रहसित कार्गो की घाटशुल्क दर के निर्धारण के संदर्भ में पृथक विवरण पत्तन द्वारा प्रहसित अन्य कार्गो के लिए उप-गतिविधिवार लागत विवरणों के अलावा आवश्यक रूप से उपलब्ध करवाए जाते हैं जो उल्लिखित स्तर से ज्यादा है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, उपर्युक्त अर्धशासकीय पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2011 निर्धारित प्रारूप के अनुसार अपेक्षित उप-गतिविधि-वार विवरण अतिरिक्त सूचना तथा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अम्युक्तियों के साथ भेजने के लिए एनएमपीटी को संबोधित किया गया था।

**7.6.** पोत परिवहन मंत्रालय ने इस मामले में हस्तक्षेप भी किया था और 8 अप्रैल 2011 को एक बैठक आयोजित की थी जिसमें एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में टीएएमपी को अपेक्षित सूचना/आंकड़े भेजे और एमआरपीएल को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2009 से पहले की अवधि के लिए जेटटी सं. 10 हेतु घाटशुल्क दर के निर्धारण के संबंध में जरूरी ब्यारे एनएमपीटी को भेजे।

**8.1.** प्रत्युत्तर में, अध्यक्ष (एनएमपीटी) ने अपने डी.ओ. पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). लौह अयस्क तथा पीओएल यातायात के लिए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल किए गए हैं क्योंकि ये केवल दो कार्गो की मद्दें हैं जो सभग्र एनएमपीटी द्वारा प्रहसित कुल यातायात के 10 प्रतिशत या उससे अधिक है। इसमें वर्ष 2009–10 के हिस्से के लिए 16 अक्टूबर 2009 के बाद और उसके बाद की संपूर्ण अवधि के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहसित पीओएल के मामले में एमओयू के बाद के यातायात के आंकड़े शामिल हैं क्योंकि यह वर्ष 2010–11 से 2013–14 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रहसित कार्गो के लिए है।
- (ii). इसी तरह, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए जेटटी सं. 11 के मामले में कार्गो एनएमपीटी यातायात थ्रूपुट में यथा आमेलित किया दिखाया गया है क्योंकि जेटटी सं. 11 का एमओयू भी 1 अप्रैल 2012 और उससे आगे समाप्त हो जाएगा। तथापि, आंकड़ों, उप-गतिविधि-वार के संकलन में अपनाया गया विशेष तरीका नीचे दिए गए हैं:—
  - (क). हालांकि संबंधित यातायात की परिचालन आय (कुल यातायात का 10 प्रतिशत या अधिक) परिणित किया जाता सकता है, परतु परिचालन लागत (प्रकार-वार) का प्रमाजन करना पूरी तरह से संभव नहीं है।
  - (ख). घैनल निकर्षण की लागत पत्तन देयताओं और पाइलटेज के बीच आवंटित की जानी है और वर्थ के समीप निकर्षण की लागत वर्थ लाइन को आवंटित की जानी चाहिए। उपर्युक्त लागत विग्रहन तुरन्त उपलब्ध नहीं है। इसलिए, कार्गो प्रहस्तन तथा पत्तन एवं गोदी प्रभारों के लिए परिचालन लागत प्रति जेटटी/वर्थ लाइन अनुपात के अनुसार सुविचारित की गई है।
  - (ग). ऑयल जेटटीयों 10, 11 (एमओयू के अधीन दोनों एमआरपीएल कार्गो के लिए केपटिव जेटटीयों) में प्रहसित पीओएल यातायात के संबंध में, पृथक लागत विवरण एमओयू के लागू होने की अवधि के लिए पहले से प्रस्तुत किए गए हैं। एमओयू की समाप्ति के बाद लेखांकित पूर्ण पीओएल कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण अब भेजे गए हैं।
- (iii). एमआरपीएल टीएएमपी को संबोधित अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2010 द्वारा एकव्युरियल देयता पर एनएमपीटी द्वारा यथा परिणित उनपर देय रु 2.44 करोड़ के समायोज के लिए सहमत था परन्तु दूसरे मुददे पर विवाद था जहां मूल्यांकित लागत के अधिक समायोजित एस्क्रो खाते पर व्याज के लेखा पर एमआरपीएल को रु 8.43 करोड़ वापस भुगतान करना देय है। एमआरपीएल ने दोबारा एक पत्र दिनांक 6 जुलाई 2010 जारी किया था जो उसके पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 15 मार्च 2010 में दी गई टिप्पणियों का दोहराव है। इन दोनों पत्रों से यह देखा जाए कि एमआरपीएल उनके लिए लाभकारी को बनाए रखना चाहता था और जो उसके लिए लाभकारी नहीं था उसे खारिज करना चाहता था। तथापि, एनएमपीटी का यह अर्थ नहीं था कि दोनों मुददे अनुसुलझे २८ जाएं। इस भाव में एक कार्यपद्धति तैयार की गई है और उसके गणन पत्रक संदर्भ के लिए उपलब्ध करवाए गए थे। इसलिए, एनएमपीटी पिछले छह वर्षों की समयावधि से सभी फेअरनेस के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति में तर्कसंगत ठहराया गया है। अतः एनएमपीटी द्वारा लिए गए निर्णय में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

**8.2.** लौह अयस्क तथा पीओएल गतिविधियों के लिए एनएमपीटी द्वारा अपने डी.ओ. पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा दाखिल किए गए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं पाए गए थे। इसके प्रस्ताव पर प्रश्न उठाने के समय हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 में इसे दर्शाया गया है।

9. सामान्य सशोधन प्रस्ताव की प्रारंभिक सदीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपना जवाब दाखिल करने के लिए अतिरिक्त समय की मांग की थी क्योंकि वर्ष 2010–11 के अंतिम लेखे तैयार किए जा रहे थे। पत्तन को अपना प्रत्युत्तर 13 जून 2011 तक भेजने की अनुमति दी गई थी। एनएमपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब भेज दिए थे जो अनुवर्ती अनुच्छेद में दिए गए हैं।

10.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 21 जून 2011 को न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

10.2. संयुक्त सुनवाई में, मैंगलूर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड ने अपने लिखित निवेदन दाखिल किए थे। एमआरपीएल ने मौजूदा प्रस्ताव पर पहले भेजी गई टिप्पणियों का अवलोकन करने के लिए कहा था जिसमें पत्तन ने सभी पीओएल उत्पादों के लिए एकसमान दर लागू की थी क्योंकि एमओयू के बाद की अवधि के लिए उसके कार्गो के मामले में एमआरपीएल के आने से पहले भी लागू थे। चूंकि ये उपयोक्ता निश्चित वर्थ हैं इसलिए अन्य पीओएल उत्पादों के लिए समान घाटशुल्क दर लागू करना उपयुक्त नहीं होगा। तब दर में कटौती कर संशोधित किए जाने की जरूरत थी, यदि नहीं तो इन जेटिट्यों के लिए विशेष दर अधिसूचित किए जाने की जरूरत थी।

जेटटी सं. 10 और 11 के मामले में ऋण एनएमपीटी द्वारा भुगतान किए जा चुके हैं (अंतिम भुगतान किस्त 31 मार्च 2011 को हमें प्राप्त हुई थी); इसलिए, ऋण पर ब्याज तथा ऋण पुनर्भुगतान के घटक पर अब शून्य मानते हुए, घाटशुल्क काफी कम हो जानी चाहिए, कम से कम लगभग ₹0 20/- प्रति टन तक कम किया जाना चाहिए था। इसके बदलेनजर, इसने एक बार दोबारा दोहराया है कि दोनों जेटटी सं. 10 और 11 के लिए विशेष दर निर्धारित किए जाने की जरूरत है।

11.1. रायकृत भुनवाई में यथा सहमत, एनएमपीटी को पृथक गतिविधि/उप-गतिविधि—वार लागत विवरणों के साथ निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण का संपूर्ण सैट दाखिल करने और हमारी प्रश्नावली दिनांक 4 मई 2011 पर अपने जवाब भेजने की सलाह दी गई थी। एनएमपीटी का साथ ही साथ संशोधित प्रस्ताव, लागत विवरण तथा स्पष्टीकरण सभी उपयोक्ताओं को उसके 10 दिनों के भीतर उनकी टिप्पणियों, यदि काई हो के लिए परिचालित करने की सलाह दी गई थी।

11.2. संयुक्त सुनवाई चर्चा किए गए बिंदुओं के संदर्भ में, एनएमपीटी ने पत्र दिनांक 6 अगस्त 2011 द्वारा, पृथक गतिविधि/उप-गतिविधि—वार लागत विवरणों के साथ निर्धारित प्रारूप में लागत विवरणों तथा दरमान और हमारी प्रश्नावली दिनांक 4 मई 2011 पर जवाब सहित संशोधित प्रस्ताव भेजा था। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

- (i). वर्ष 2010–11 के दौरान वास्तव में प्रहसित कार्गो को लेखा में लेते हुए कार्गो पूर्वानुमान संशोधित किया गया है।
- (ii). निष्कर्षित वर्ष 2010–11 के आय तथा व्यय वर्ष 2012–13 से 2014–15 के लिए अनुमानन प्रयोजन हेतु सुविचारित किए गए हैं। वर्ष 2011–12 के लिए, बी.ई. आंकड़े अंगीकृत किए गए हैं।
- (iii) मैनुअल तरीके से प्रहसित कार्गो के मामले में प्रति टन लेवी निर्धारित करने के लिए पृथक प्रस्ताव प्रारंभिक लागत विवरणों में प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2010–11 के वास्तविक आकड़ों के अनुसार इसे अद्यतन किए जाने की जरूरत है। तथापि, लागत विवरणों में अब प्रेषित आरसीएचडब्ल्यू के आय तथा व्यय भी वार्षिक लेखों के आकड़ों के संतुलन के लिए लिए गए हैं।
- (iv) समीपवर्ती वर्थों मुख्यत जेटटी सं. 10 और 11 के मामले में घाटशुल्क मौजूदा दरमान के अनुसार एमओयू की समाप्ति के बाद अर्थात जेटटी सं. 10 के मामले में 16–10–2009 से और जेटटी सं. 11 के मामले में 1–4–2011 से ₹0 70/- प्रति मीट बनाए रखा गया है।
- (v). एमआरपीएल ने एनएमपीटी सीमाओं के भीतर कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए एसपीएम सुविधाओं की एक परियोजना को लिया है और इस परियोजना के 2012–13 तक पूरा होने की संभावना है जो 9 एमएमटीपीए की मौजूदा क्षमता के विपरीत 15/18 एमएमटीपीए प्रहस्तन का अनुमान होगा। उसकी परियोजना के अनुसार, एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच ऑफर की गई और पुष्टि की गई एमजीटी निम्नवत है:-

क्र. स.	विवरण	15 एमएमटीपीए (रिफाइनरी की क्षमता)	18 एमएमटीपीए (रिफाइनरी की क्षमता)
1.	मौजूदा पीओएल वर्थ (कच्चे तेल और उत्पादों के लिए)	7.25 एमएमटीपीए	8.30 एमएमटीपीए

2.	प्रस्तावित एकल प्लाइट मूरग (केवल कच्चे तेल के लिए)	5.50 रुपये	7.00 रुपये
	न्यूनतम गारटी थुपुट (एमजीटी)	12.75 रुपये	15.30 रुपये

तथापि, लागत पत्रकों में वर्तमान प्रहस्तन के अनुसार सर्वोत्तम अनुमानन एमजीटी को लिए बिना सुविचारित किया गया है।

(vi). एक और लिकिड कार्गो जेटी सं. 13 के 2012-13 के दौरान पूरा होने की संभावना है। तदनुसार, यातायात का पूर्वानुमान क्षमता संवर्धन के अनुसार शामिल किया गया है।

(vii). मूल्यद्वास हमारी लेखा बहियों कक्षे अनुसार है। पूर्वानुमानन के प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों का अनुसरण किया है जिसके अनुसार मूल्यद्वास जीवनकाल प्रतिमानकों पर आधारित स्ट्रेट लाइन पद्धति अंगीकृत करते हुए परिगणित किया गया है।

(viii). एनएमपीटी संशोधित प्रस्ताव की विवीक्षाओं के बारे में उपयोक्ताओं विशेषतः स्टीमर एजेंटों और सी एंड एजेंटों का सक्षिप्त व्योरा देगा। तथापि, यह देखा जाना चाहिए कि सिवाय लागत विवरणों को अद्यतन किए, संयुक्त मुन्हाई के दौरान यथा चर्चा किए गए स्टीमर एजेंटों तथा सी एंड एजेंटों को लाइसेंस जारी करने और माशलिंग यार्ड प्रभारों के लेखा पर कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

(ix). चूंकि वर्ष 2010-11 के वार्षिक तरिखों पर सार्विधिक लेखापरीक्षा भी साथ-साथ किया जा रहा है, इसलिए एनएमपीटी प्रस्ताव को 30 जुलाई 2011 का या उससे पहले दाखिल नहीं कर सका था। यह विलंब जानबूझकर नहीं था। पोत परिवहन मंत्रालय को प्रस्तुत किए गए एमओयू और मसौदा वार्षिक तरिखों की प्रतियां भेजी गई हैं।

11.3. हमारे द्वारा एनएमपीटी से पूछे गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा भेजे गए तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी द्वारा भेजा गया जवाब
क.	सामान्य	
(1).	एनएमपीटी द्वारा प्राप्ति फार्म 1 पूरा नहीं किया गया है। कृपया संशोधित विधिवत भग गया फार्म 1 भेजें।	इसका पालन किया गया है।
(2).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश में विनियोगित किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलायितन में सवाधान हाना चाहिए। एनएमपीटी ने भौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में तात्पर्य परिचालना/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं दर्शाया है। उत्पादकता का तलायितन स्तर तत्संबंधी प्रशुल्क मद्दों को शासित करने वाली शत या रुपय दरमान में शामिल किया जाए। उत्पादकता का तलायितन स्तर निर्धारित करन के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	क्र.सं. 6 के अधीन अपेक्षित सूचना उपलब्ध करवाने के लिए फार्म 1 उपयुक्ततः अद्यतन किया गया है। (एनएमपीटी द्वारा सरकार को प्रस्तुत किए गए समझौता ज्ञापन का अवलोकन करें)।
ख.	वित्तीय लागत विवरण	
(1)	एनएमपीटी का वर्ष 2010-11 के आकड़ों ना मसौदा वार्षिक नयों के आस्ताएं या विधिवत् मिलान करने हुए लागत विवरण प्रद्यतन रखने का मताह दी गई है। वर्ष 2010-11 के मसौदा वार्षिक तरिखों पर ५५ प्रति भी भेजी जाए। अनुवर्ती वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक अनुमानों की वर्ष 2010 के वास्तविक आकड़ों तक सदम में सभोक्ष की जाए और संशोधित किया जाए, तभी तरीफ़ हो।	लागत विवरण वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों और अनुवर्ती वर्षों 2011-12 से 2014-15 के अनुमानों के सदम में संशोधित किए गए हैं। वर्ष 2010-11 के मसौदा वार्षिक तरिखों की प्रति सलग्न की गई है जिसे सी एंड एजी द्वारा अभी लेखापरीक्षित और प्रमाणित किया जाना है।
(2)	(i) भूद्यक्ष एनएमपीटी ने डी ओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 का निवेदन दिया है कि ताह अयस्क और पीओएल यातायात मान यातायात के 10 प्रतिशत स भूद्यक्ष केवल दो भद्र कार्गो हैं। इन दो कार्गो प्रहस्तित इन दो कार्गो मद्दों के मामले में लागत 11.30 रुपय प्रहस्तित है। उसमें यह भी निवेदन किया है कि भूद्यक्ष एनएमपीटी को मिक्रो नियोगित (एमआरपीएल) और एनएमपीटी आयंगन और चम्पनी। नेगटिव (कआईआरसीएल) की	सभी उप-गतिविधि लागत विवरण में, एमआरपीएल की ओर से प्रहास्तत तेल कार्गो और मैं केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित ताह अयस्क के संबंध में तत्संबंधी एमओयू को ध्यान में रखते हुए टीएएमपी द्वारा निर्धारित प्रारूपों के अनुसार जमा किए गए हैं।

	<p>नागत रिथति पहल जमा की गई है। इस द्वारा एक नया विन्दु दर्ख गए हैं जिनकी जागत की जारी चाहेरे</p> <p>(क) पत्रों दिनांक 7 मार्च 2011 ये पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा एनएमपीटी द्वारा दाखिल होए गए दावाओं तथा गतिविधि लागत विवरण इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं हैं।</p> <p>(ख) अपने डीओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 के उद्दर में एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया एवं राष्ट्रिय नगरपालिका सम्बन्धित उप गतिविधि लागत विवरण कार्यालय आदि जानकारी के सदर्भ में हैं जाकि यह भी निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं है। लागत प्रारूप फार्म 5ये पत्तन संख्या द्वंद्वे कियाया पाडलटज आदि जैसी पत्तन सेवा वा उल्लिखित जाने वालों द्वारा यात्रा की अपेक्षा करता है।</p> <p>(ग) एनएमपीटी ने डीओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 में फार्म 3क दखिल 'किया है जिसमें लाहौर अधिकारी तथा पांचाल कार्यालय को कवर किया गया है। यह निर्धारित प्रारूप के अनुसार भी नहीं है क्योंकि कार्यालय 3क समग्र पत्तन के लिए एक समर्जित लागत रिथति है।</p> <p>एनएमपीटी ने अलग-अलग समय पर अलग-अलग 'लागत विवरण सेट दाखिल किए हैं जाकि दावाओं ये निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं हैं। अत एनएमपीटी ने यह सलाह दी जाती है कि निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण का पृष्ठ सेट दाखिल किया जाए।</p> <p>(ii) कुटुम्ब आयरन और कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहसित लाहौर अधिकारी गुटिटकाओं और भगतपुर रिफाइनरी प्रोडक्युशन्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा प्रहसित कच्चे तत्त्व/पीआएल के लिए घाटशुल्क का निर्धारण एनएमपीटी के साथ तत्त्वधीय पक्षों द्वारा महान् अलग-अलग कार्यपद्धति द्वारा शासित हात हैं। पत्तन और एमआरपीएल के वीच असहमति के मददनजर एमआरपीएल द्वारा प्रहसित कार्यों के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण के मामले में इस प्राविकरण ने विभिन्न आदशा (अर्थात आदश दिनांक 27 अक्टूबर 1998, 19 जुलाई 2000 और 9 अगस्त 2001 द्वारा) के माध्यम से एमआरपीएल जटी के 1.15 घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए भनुसरित किए जाने वाले दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण इस सबध में 21 मई 1992 का (तत्कालीन) भूतल परियहन मत्रालय द्वारा निर्धारित सिद्धात पर हाना चाहा था। बृहत प्रस्ताव दाखिल करते समय भ्राता गतिविधि/उप-गतिविधि-वार के लिए लागत विवरण जमा करते समय यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एमआरपीएल और केआईओसीएल (केवल वे गतिविधियां ना अभी तक एमआरपीएल की गई हैं) और एनएमपीटी कार्यों इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध तत्त्वधीय दिशानिर्देशों के आधार पर आवाटित किए गए हैं और इस वार में पुष्टि दी जाए। एनएमपीटी एमआरपीएल और केआईओसीएल के वीच वास्तविक व्ययों के भावान का विवरण पापत्तन पूर्व अवधि 2005-06 से 2008-09 तथा 2009-10 और 2010-11 एवं वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों के लिए भेजा जाए।</p> <p>एमआरपीएल तथा केआईओसीएल द्वारा प्रहसित कार्यों के सदर्भ में 2005-06 से पृथक विवरण तब तक गयिल किए जाएं जब तक वे समझौता ज्ञापन (एमओयू) द्वारा शारेत ही किए जाते हैं। कार्यों प्रहसित गतिविधि के लिए उप-गतिविधि वार लागत</p>
--	--

	<p>विवरण कार्गा (एनएमपीटी खाता अधीत एमओयू में शामिल नहीं) के सदर्भ में निर्धारित प्रारूप के अनुसार दाखिल किए जाए जो यातायात मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक है। पोत सबधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण निर्धारित प्रारूप के अनुसार दाखिल किए जाए। एनएमपीटी को कार्रवाई दोबारा शुरू करने और समेकित तरीके से अपेक्षित लागत विवरण दाखिल करने की सलाह दी जाती है।</p>	
(3).	वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों की तुलना	
	<p>(i) 11 नवंबर 2006 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क संशोधन निर्धारित करने के लिए वर्ष 2005-06 से 2008-09 के अनुमानों पर विचार किया गया था। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित प्रपत्र 8 में अनुमानों के सापेक्ष वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति नहीं दी गई है। कृपया वर्ष 2005-06 से 2006-07 के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति को अद्वातन करें।</p>	अपेक्षित सूचना फार्म 7 में दी गई है। फार्म 8 की कोई प्रासंगिकता नहीं है।
	<p>(ii) 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष तथा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए भी लागत विवरण में सुविचारित आरओसीई से पूर्व निवल अधिशेष के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाभ का फ्रेलान करते हुए विवरण भेजें।</p>	लागत प्रारूपों ने अग्रीकृत आंकड़े प्रमाणित/गारंपिक तरास पर स्थापित हैं। लागत विवरणों तथा गारंपिक लेखों में प्रारूपित उन्नरा से पहले और बाद ने निवल आरओसीईपीसीवरह-स्टॉलब-डेव्होस-नल्सबधीप्रारूपों के अनुसार ग्राहित किए गये हैं। इसके अलावा इसके अनुसार केवल व्यापार विवरण में दर्शाया जाता है।
	<p>(iii). एनएमपीटी द्वारा पेशित वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों की तुलनात्मक विवरण देखें गए निम्नलिखित अन्तरों के मददेनजर संशोधित करें।</p>	
	<p>(क) पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने कुछ गदों के लिए धाटशुल्क प्रभाव में कटौती करने आरसीएचडब्ल्यू लेवी में कटौती करने और पाइलटेज शुल्क तथा वर्ध किराये में युक्तिकरण अनुमोदित की अनुमति दी थी। इन संशोधनों के राजस्व प्रभाव पिछले प्रशुल्क घर के दौरान ₹ 32.62 करोड़ पर अनुपानित किए गए थे। फार्म 8 गे दर्शाए गए आय अनुमान वास्तविक आंकड़ों के साथ तरह-तरह की तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में की गई प्रशुल्क कटौती का लागू करने के लिए समायोजित करें।</p>	फार्म स 7 अपेक्षित स्थिति दर्शाता है।
	<p>(ख) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक 2010-11 के लिए पूजी गणना के परिकलन के लिए सुविचारित प्रतिधि देनदार वस्तुसूची रोकड शेष प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतेमानकों के अनुपालन में संशोधित करें। इस सबध में गणनाए भेजें। कृपया वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए गणनाए भेजें।</p>	सभी निर्दिष्ट आंकड़े प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिलिपकों के अनुसार हैं।
	<p>(ग) पिछले प्रशुल्क राशोधन में, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लागत विवरण ₹ 47.38 करोड़ का कुले अधिशेष दर्शाते हैं। राजस्व में ₹ 32.62 करोड़ की कटौती के प्रभाव और अधिशेष से पूर्व किए जाने वाले आरसीएचडब्ल्यू कामगारों से सबधित ₹ 1.42 करोड़ के डीए बकाया पर विचार करने के बाद एनएमपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मददेनजर ₹ 13.34 करोड़ का शेष अधिशेष असमायोजित रह गया था कि यातायात और परिणामस्तरुप अनुपानित आय लागू न की जाए। असमायोजित रह गया अधिशेष आगले प्रशुल्क संशोधन (आदेश के पैरा 8 (xiii)(ख) के अधीन अंतिम उप पैरा में यथा प्रतिवेदित) में सांकेतिक के असीन था। कृपया इस सबध में वास्तविक स्थिति दे।</p>	उनभार आम्भार पर आरसीएचडब्ल्यू के सबध में लागत तत्व पृष्ठक प्रस्ताव ॥ प्रस्तावित किया गया है। इसलिए यह महसूस भौगोलिक अधिशेष का समायोजन बिना सभायोजन किए रह गया है जो जरूरी नहीं है।
	<p>(घ) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत पशन/उपदान अशादान वर्ष 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 600 लाख था। लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक पेशन/उपदान</p>	

	<p>अशदान वर्ष 2007-08 में रु 3022.72 लाख और 2008-09 में रु 4253.75 लाख है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें।</p> <p>(i) पिछले आदेश के दौरान पैरा 8 (viii) में यह देखा गया है कि वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखापूर्वक तथा 31 मार्च 2005 को एव्युरियल मूल्याकान के अनुसार देयताओं को पूरा करने के लिए पेशन निधि में पर्याप्त रूप निर्मित किया गया है। एनएमपीटी ने बताया है कि हर वर्ष अनुसार अशदान वार्षिक आधार पर करना होगा जिसकी अनुमति दी गई थी। इस संदर्भ में पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमति एनएमपीटी के अनुमानों के सापेक्ष पेशन/उपदान में वास्तविक अशदान में तेज वृद्धि के कारणों का औचित्य बताए।</p> <p>(ii) एव्युरियल मूल्याकान के अनुसार लागत विवरणों में सुनिचित पेशन-निधि अशदान की गणना भेजें।</p> <p>(iii). वर्ष 2008-09 के लागत विवरण में दर्शाए गए रु 4253.75 लाख के वास्तविक आकड़े में शायद पेशन/उपदान निधि में अशदान रूप में प्रतिवेदित रु 3121.47 लाख के अलावा रु 1132.28 लाख की छुट्टी भनकदीकरण निधि में अशदान को शामिल किया गया है। पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान, एनएमपीटी ने छुट्टी नकदीकरण निधि के लिए व्यय का अनुमान नहीं लगाया था। व्यय की प्रकृति और उसका आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>(i). अधिवैता निधि और उपदान निधि की सटीकता तथा पर्याप्तता लेखों के प्रमाणन के समय साविधिक लेखापरीक्षा द्वारा ध्यानपूर्वक सुनिश्चित की गई है। यह स्पष्ट किया गया है कि लेखापरीक्षा द्वारा यथा सुझाई गई उपयुक्त कार्रवाई यह सुनिश्चित करने के लिए की गई है कि दोनों निधियों में पर्याप्त धनराशि निर्मित हुई है। यह भी नोट किया जाए कि किसी कमी, यदि कोई हो, को देखने के लिए प्रत्येक वर्ष एलआईसी से एव्युरियल मूल्याकान लिया जाता है।</p> <p>(ii) एलआईसी एनएमपीटी द्वारा भेजे गए कर्मचारियों के आकड़ों के आधार पर कार्य करता है।</p> <p>(iii) यह दोबारा एलआईसी द्वारा किए गए एव्युरियल मूल्याकान पर आधारित है।</p> <p>छुट्टी नकदीकरण निधि के प्रावधान की शुरुआत लेखापरीक्षा के सुझाव के अनुसार 2008-09 से की गई थी। इसलिए पिछले प्रशुल्क सशोधन में विचार नहीं किया गया था।</p>
	<p>(d). वर्ष 2005-06 से 2008-09 एवं 2009-10 तथा 2010-11 के लिए विवरण विविध आय (एफएमआई) और वित एवं विविध व्यय (एफएमई) के ब्रेकअप तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमई और एफएमआई आकड़ों से मिलान करते हुए भेजें।</p>	<p>कृपया नीचे विए गए मद स 10 (vi) और 11 (v) के जवाब का अवलोकन करें।</p>
	<p>(e) फार्म 7 का अवलोकन नहीं करता है कि वास्तविक आकड़ों के सापेक्ष अनुमानों के बीच भिन्नताएँ आय/व्यय जैसे रेलवे आय सपदा आय, एफएमआई, एफएमई आदि के भासले में + या - 20 प्रतिशत से ज्यादा हैं। बृहत् भिन्नताओं के कारण पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किए गए हैं। वास्तविक आकड़ों के सापेक्ष अनुमानों में भिन्नता के कारण वर्ष 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्पष्ट करें।</p>	<p>रेलवे और सपदा आय में भिन्नता मुख्यत लोह अयस्क फाइन यातायात के अतिरिक्त प्रवाह की वजह से है। इस गतिविधि से व्यय में ऊर्ध्वमुखी भिन्नता देखी गई है।</p>
(4)	<p>यातायात</p>	<p>लागत विवरण वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों और 2011-12 के बजट अनुमानों के अनुसार अद्यतन किए गए हैं। मत्रालय द्वारा निर्धारित पिछले वर्षों के यातायात/लक्ष्य की अपेक्षा वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के बीच यातायात में कमी कर्नाटक संरक्षक द्वारा अधिरोपित प्रतिवध/रोक के परिणामस्वरूप लौह-अयस्क में कटौती की वजह से है।</p>
	<p>(i) मत्रालय के साथ हस्ताक्षरित एमओयू में यातायात लक्ष्य वर्ष 2010-11 के लिए 38.74 मीट है और लागत विवरण में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2010-11 के लिए 38.74 मीट और वर्ष 2011-12 के लिए 41.00 मीट है। वर्ष 2010-11 के लिए (महाप्रत्तन न्यासों में प्रहस्तित यातायात पर पोत परिवहन मत्रालय से प्राप्त पत्र में) यथा प्रतिवेदित एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 31.55 मीट है। पिछले वर्ष के यातायात/मत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य में वर्ष 2010-11 में वास्तविक यातायात में गिरावट के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ii) एनएमपीटी पुष्टि करें कि क्या यातायात अनुमान पचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना और पत्तन की विजनेस योजना के अनुसार है। पचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना/विजनेस योजना में लगाए गए अनुमानों से लागत विवरण में सुनिचित यातायात अनुमानों में विपर्यन, यदि कोई हो, के कारणों को वर्ष 2011-12 से 2013-14 के यातायात अनुमानों के आधार के साथ स्पष्ट किए जाने की ज़रूरत है।</p>	<p>यातायात अनुमान सामान्यत पत्तन के योजना/गैर-योजना बजट के लिए अग्रीकृत आकड़ों के अनुसार हैं जिसे मत्रालय द्वारा यथा निर्देशित पचवर्षीय योजना तथा व्यवसाय योजना के साथ दोबारा जोड़ा गया है।</p>

	(iii) निम्नलिखित अन्य बेन्दु एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात के सदर्म में स्पष्ट करें।	
	(क) फार्म 2क में अनुमानित लौह अयस्क का यातायात वर्ष 2010–11 में अनुमानित 6700 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः 52 लाख टन, 6220 लाख टन और 6250 लाख टन है। वर्ष 2010–11 में प्रहसित लौह अयस्क की वास्तविक मात्रा दर्शाए। वर्ष 2011–12 में लौह अयस्क की मात्रा में गिरावट का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2012–13 के लिए लगाए गए अनुमानों में वर्ष 2013–14 के दौरान लौह अयस्क के लिए यातायात में अमहत्वपूर्ण वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण भी स्पष्ट करें।	वर्ष 2010–11 के दौरान प्रहसित अयस्क यातायात फार्म 2–क में निर्दिष्ट 1568 लाख टन है। भिन्नताएं यातायात उपलब्धता की स्थितियों और कार्गो के आवागमन के लिए सरकारी नीति में बदलाव अर्थात् माइनिंग और सड़क द्वारा लौह अयस्क फाइनों के आवागमन पर पर कर्नाटक राज्य सरकार की रोक के प्रभाव की दर्जा से हुई है। यातायात में महत्वपूर्ण वृद्धि लौह अयस्क पर सरकारी नीति में संभावित सुधार का अनुमान लगाने वाले पूर्वानुमानों के लिए दर्शाई गई है। वर्ष 2011–12 से 2014–15 के लिए अनुमानित लौह अयस्क फाइनों का यातायात क्रमशः 835 लाख टन, 1850 लाख टन, 2050 लाख टन और 2350 लाख टन है।
	(ख) फार्म 2क में अनुमानित कोयला/कोक कार्गो आर इ 2010–11 में अनुमानित 3400 लाख टन और 2009–10 में प्रहसित 2791 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः 1920 लाख टन, 1500 लाख टन और 1200 लाख टन है। वर्ष 2010–11 में प्रहसित वास्तविक कोयला/कोक दर्शाए। वर्ष 2011–12 में कोयला/कोक की मात्रा में अचानक गिरावट का अनुमान लगाने के कारण और अनुवर्ती वर्षों 2012–13 तथा 2013–14 के लिए अनुमानित यातायात पैटर्न में कटौती करना स्पष्ट करें।	वर्ष 2010–11 में प्रहसित वास्तविक कोयला/कोक 2856 लाख टन है। अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमान वर्ष 2011–12 से 2014–15 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 25, 1715, 1910 और 2250 लाख टन पुन पूर्वानुमानित किए गए हैं। अन्य बल्क कार्गो के लिए यातायात भी फार्म 2क में सशोधित किया गया है।
	(ग) वर्ष 2010–11 के अनुमानों के वर्ष 2011–12 में उत्तरक के यातायात में 28 प्रतिशत कटौती का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। 2010–11 के वास्तविक आकड़ा के सदर्म में वर्ष 2011–12 से 2012–13 के अनुमान सशोधित करे यदि आवश्यक हो।	
	(घ) अन्य बल्क कार्गो रात्काल पिछले वर्ष 2012–13 में अनुमानित 4055 लाख टन के विपरीत वर्ष 2013–14 में 3930 लाख टन अनुमानित किया गया है। वर्ष 2013–14 में अन्य बल्क कार्गो के यातायात में 50 प्रतिशत से अधिक की अचानक कटौती का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	
	(ङ) वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए, 540 लाख टन, 550 लाख टन और 570 लाख टन टनभार मूल्यों के तदनुरूप 35000 टीईयू, 40000 टीईयू तथा 40000 टीईयू अनुमानित कटेनर यातायात है। कृपया अनुमानित टीईयू के लिए टनभार आकड़े पर पहुचन के लिए आधार स्पष्ट करे और पुष्ट करे तथा दर्शाए कि यह पिछले वर्षों में भी प्रतिवेदित वास्तविक कटेनर यातायात (टनभार में) के सदर्म में एनएमपीटी द्वारा अनुसारित दृष्टिकोण के अनुसार है।	कटेनर यातायात पर आय लदे हुए/खाली टीईयू पर आधारित है। सिवाय कुल भुपुट के दरमान के प्रयोजन के लिए टनभार मूल्य पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि घाटशुल्क प्रभार कटेनरों में ढाए जाने गाले कार्गो की मात्रा से जुड़े हुए नहीं हैं।
	(च) वर्ष 2013–14 में कटेनर यातायात में किसी वृद्धि पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	सशोधित आकड़े वर्ष 2010–11 के वास्तविक आकड़ों एवं सदर्म में फार्म-2क में दर्शाए गए हैं।
	(छ) लौह अयस्क टॉमिनल परिचालक के रियायती द्वारा प्रहरित किए जाने के लिए सभावित लौह अयस्क यातायात और चालू प्रशुल्क चक्र में परिकल्पित किन्हीं अन्य पीपीपी परियोजनाओं को दर्शाएं।	गांगा और गीओटी परियोजनाओं द्वारा प्रहसित ग्रानाइट जाने की सभावित वाले यातायात दरमान के निर्धारण के लिए भेज गए लागत विवरणों में सुविचारित नहीं किए गए हैं। फार्म स 2क ऐसी परियोजनाओं के लिए अपेक्षित आकड़े दर्शाता है।
	(ज) आधार स्पष्ट करे जिसपर वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए पोतों की सख्ता का अनुमान लगाया गया है।	पाता के पूर्वानुमान 2010–11 के दौरान प्रहसित वास्तविक कार्गो के सापेक्ष आने वाले पोतों के जीआरटी के अनुपात में लगाए गए हैं।

	(i) फार्म 2क में क्रसं VI में दी गई सूचना के अनुसार, वर्ष पर पोत द्वारा बिताए गए औसत समय में 2009-10 में प्रतिवेदित 56.18 घटों से 2010-11 से 2010-11 में 56.32 घटे होने की उम्मीद है और यह वर्ष 2013-14 में 59.21 घटे पहुंच गया है। वर्ष पर पोत के औसत विराम में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करे। पुष्टि करे कि उक्त अनुमान पर इस सबध में मत्रालय द्वारा निर्धारित एनएमपीटी द्वारा सहमत कुशलता पैरामीटरों पर विचार किया गया है।	पोतों की सख्त्या और वर्ष पर औसत यातायात समय 2010-11 के वास्तविक आकड़ों की तुलना में किए गए यातायात पूर्वानुमान के आधार पर निर्धारित की गई है। तथापि, पोतों की सख्त्या पूरी तरह कार्गो अनुपात के अनुसार नहीं होगी और जीआरटी के विभिन्न समूहों में आने की समावना वाले पोतों के आकार के आधार पर भिन्न हो सकती है।
(5).	कुशलता पत्तन द्वारा प्रेषित अभिकल्पित क्षमता (31 मार्च 2010 को 442 लाख टन के स्तर पर अनुमानित) में सवर्धन के ब्रेकअप के सदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करे—	
	(i) एमओयू (एमआरपीएल तथा केआईओसीएल) में शामिल कार्गो का प्रहस्तन करने वाले वर्थों के अलावा वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए पत्तन की क्षमता और एमओयू द्वारा आच्छादित कार्गो मात्रा सहित भेजे।	वर्ष 2005-06 से आगे के लिए पत्तन की क्षमता सिवाय एमआरपीएल और केआईओसीएल वर्थों के निम्नवत् दर्शाई गई है— 2005-06 .. 158 एलटी 2006-07 .. 158 एलटी 2007-08 .. 180 एलटी 2008-09 .. 187 एलटी 2009-10 .. 187 एलटी 2010-11 .. 187 एलटी
	(ii) पत्तन ने यूपीसीएल के कार्गो के सदर्भ में वर्ष 2011-12 में क्षमता में 54 लाख टन सवर्धन का अनुमान लगाया है। कृपया प्रस्तावित परियोजना के ब्योरे और यूपीसीएल की फुल फार्म भेजे। पत्तन ने प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित यूपीसीएल कार्गो के लिए किसी प्रशुल्क व्यवस्था का प्रस्ताव नहीं किया है। यूपीसीएल के उक्त कार्गो के लिए लागू प्रशुल्क व्यवस्था कृपया स्पष्ट करे।  यूपीसीएल द्वारा प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो से क्षमता में सवर्धन के मददनजर वर्ष 2011-12 से 2013-14 में सुविधारित यातायात में वर्षवार सवर्धन भी दर्शाएं।	एमआरपीएल और केआईओसीएल सहित निम्नवत् दर्शाई गई है— 2005-06 .. 413 एलटी 2006-07 .. 413 एलटी 2007-08 .. 435 एलटी 2008-09 .. 442 एलटी 2009-10 .. 442 एलटी 2010-11 .. 442 एलटी  कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(iii) तेल जेटटी से वर्ष 2012-13 में 78 लाख टन अनुमानित अतिरिक्त क्षमता के सबध में कृपया प्रस्तावित परियोजना और प्रस्तावित सुविधा के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था के ब्योरे भेजे यद्यकि पत्तन ने इस सबध में कोई पृथक प्रस्ताव द्वायित्व नहीं किया है। प्रस्तावित सुविधा के तेज़ा पर यातायात में वर्षवार सवर्धन दर्शाएं और पुष्टि करे कि क्या एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात इसे लेता है।	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(iv) प्रस्ताव में 54 लाख टन और 78 लाख टन पर मूल्याकित क्रमशः यूपीसीएल कार्गो और ताल जेटटी की अभिकल्पित क्षमता की गणनाएं भेजें।	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(v) प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि क्या यातायात आय अनुमान रूपी पीपीटी आधार पर विकासेत किए जाने के लिए प्रस्तावित बीआरटी परियोजनाओं और तेल जेटटी और यूपीसीएल	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।

	से संबंधित परियोजनाओं के सदर्भ में भी लिया गया था। कृपया ऐसी घार परियोजनाओं के सदर्भ में लागत विवरण में दिए गए सवालोंहार के बारे में और ब्यारे दें।	
(6).	आय अनुमानन	
	(i). लोह अयस्क गुटिटकाओं/कस्ट्रेट्स का यातायात वर्ष 2011–12 में 33 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है जबकि आय अनुमान आय में 6.6 प्रतिशत की कटौती दर्शाते हैं। इस कार्ग के आय अनुमानन में यातायात में वृद्धि से तालमेल नहीं है। एनएमपीटी वर्ष 2011–12 के लिए इस कार्ग मद के आय अनुमानों की समीक्षा कर और संशोधन करे और उसके बाद वर्ष 2012–13 और 2013–14 के लिए भी ऐसा करें।	लोह अयस्क गुटिटका यातायात और पूर्वानुमानित आय में 0 केआईओसीएल के साथ हुए एमओयू के अनुसार लागत आधार पर अनुमानित किया गया है। अत आय अनुमानन यातायात में वृद्धि के अनुसार नहीं हो सकती क्योंकि यातायात केवल निकर्षण प्रभाजन को प्रगति करता है और अन्य लागतों को प्रगति नहीं करता है। यातायात का अनुमानन उपयोगता एजेसी अर्थात् में 0 केआईओसीएल के सहयोग से किया गया है।
	(ii). एमआरपीएल के उस वर्थ के निर्माण के लिए लिया गया अग्रिम जिसके लिए जनवरी 1995 में एनएमपीटी के साथ एमओयू किया गया है 15 अक्टूबर 2009 को पुनर्मुग्यातान कर दिया गया है जेसाकि एनएमपीटी और एमआरपीएल द्वारा बताया गया है। इस संदर्भ में कृपया उस समय से पत्तन द्वारा एकत्रित घाटशुल्क आय (वर्षवार) भेजे जबस ऋण का पुनर्मुग्यातान किया गया है। कृपया घाटशुल्क की इकाई दर दर्शाते हुए इस सबध र्थ गणना और एमआरपीएल द्वारा 2005–06 से एमओयू द्वारा इसे शामिल किए जाने तक की अवधि के लिए समर्पित पर प्रहस्तित यातायात की मात्रा भेजें।	जरूरी विवरण फार्म 2-क और 2-ख में उपलब्ध हैं। इस एमआरपीएल कार्ग के घाटशुल्क निर्धारण के सबध में, इसे ब्योरा के में 0 एमआरपीएल द्वारा सत्यापन और पुष्टि किए जाने के बाद समय-समय पर टीएमपी को भजा जाता है। तथापि वर्ष 2005–06 से वर्थ दर वर्थ परिकलित घाटशुल्क दरों के गणना पत्रक अलग से सलग्न किए गए हैं जो एमआरपीएल द्वारा पुष्टि के अधीन हैं। सपूर्ण ऋण आहरण के पुनर्मुग्यातान के बाद पत्तन द्वारा एकत्रित आय के ब्योरों के सबध में, इहे फार्म 5क (iii) और 5ख (iii) में दिया गया है।
	(iii). अन्य बल्क कार्ग का यातायात वर्ष 2013–14 में 21 प्रतिशत तक कटौती के साथ अनुमानित किया गया है जबकि आय के अनुमान पिछले वर्थ के अनुमानों की अपेक्षा इस वर्थ में 11 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाते हैं। एनएमपीटी सत्यापित करे और पुष्टि करे कि उपलब्ध करवाए गए अनुमान सही हैं और अनुमानित थ्रूपृष्ठ के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर आधारित हैं।	2010–11 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार प्रारूपों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप यातायात तथा आय अनुमानों में कुछ बदलाव किए गए हैं।
	(iv). मौजूदा दरमान और वर्थ 2011–12 से 2013–14 के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों की प्रत्येक मद के विवाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	यातायात परिकलन अनुमानित यातायात और कार्ग की प्रत्येक मद के मौजूदा दरमान के संदर्भ में किया गया है। चूंकि दरमान में कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है इसलिए ब्यारे परिकलित नहीं किए गए हैं।
	(v) (क) जेसाकि पहले बताया गया है, कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली लोह अयस्क गुटिटकाओं और मेगलूर रिफाइनरीज पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) जो यातायात की मात्रा 2005–06 से 2010–11 तक की पूर्व अवधि के लिए अगीकृत घाटशुल्क की इकाई दर और वर्थ 2011–12 से 2013–14 तक के अनुमान देते हुए पृथक एमओयू द्वारा शामिल किए जाते हैं, द्वारा प्रहस्तित/प्रहस्तित किए जाने वाले कच्चे तेल/पीओएल के संदर्भ में अनुमानित आय की पृथक गणना भेज।	तोहं अयस्क गुटिटका यातायात और पूर्वानुमानित आय एमओयू के अनुसार लागत आधार पर अनुमानित किया गया है। जरूरी विवरण फार्म 5क (iii) में दिए गए हैं। केआईओसीएल/एमआरपीएल कार्ग के घाटशुल्क निर्धारण के सबध में ब्यारे केआईओसीएल/एमआरपीएल द्वारा सत्यापित और पुष्टि किए जाने के बाद टीएमपी को समय-समय पर भेजे जाते हैं।
	(ख). एमआरपीएल के साथ 1995 में किए गए एमओयू में वर्थ संख्या का विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है परन्तु इसे एमआरपीएल कार्गों के लिए समर्पित जेटटी स 10 से संबंधित माना जा सकता है। फरवरी 2000 में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच एक पृथक एमओयू किया गया है जो सभात जेटटी स 11 के लिए है। जेटटी स 11 पर प्रहस्तित एमआरपीएल कार्गों के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था पूर्व अवधि एवं इस सबध में पृथक विवरण के साथ मौजूदा प्रशुल्क वक्र में सुविचारित अनुमानों का नए स्पष्ट करें।	यह पूरी तरह से एक प्रशासनिक मुद्रा है जहां पृथक पत्राचार टीएमपी के पास उपलब्ध है। तथापि एमओयू से पूर्व और बाद की अवधि पर जरूरी लागत विवरण दरमान प्रस्ताव में दिए गए हैं जो अब अनुमोदन के लिए टीएमपी को जमा किए गए हैं।

(vi) केंटनर प्रहस्तन प्रभार से आय पैछले वर्ष मा अनुगामित आय की अपेक्षा वर्ष 2013-14 म केंटनर प्रहस्तन प्रभाररो आय 29 प्रतिशत तक बढ़ि का अनुमान लगाया गया है जबकि केंटनर मिशन म बदलाव की बजह स गांगद थपुट म बढ़ि का अनुमान नही लगाया गया है। कृपया गुणित कर।	कटनर पर भ्राय लद हुए यार्टा आधार पर सर्वन की जाती है। आय वर्ष 2010-11 क वास्तविक आकड़ा क आधार पर भविष्य वर्ष के लिए अनुगामित की गई है।
(vii) (क) वर्ष 2011-12 म ₹ 50 71 लाख से वर्ष 2012-13 म ₹ 43 10 लाख तक कठोरी करने के लिए भड़ाउ आय का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करे जब रामग्र यातायात वर्ष 2012-13 म 6 पातेशते तक बढ़ने की उम्मीद है।	2010-11 क वास्तविक आकड़ा क सर्वन म अनुमान अद्यतन करने पर कुछ बदलाव किए गए है।
(य) कृपया पैछले दो वर्ष के नए शिभिन कार्ग के ओसत विराम समय का पृष्ठेषण भज। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए विलवशुल्क और भड़ाउ आय का अनुमान लगाने के लिए गुरुविचारित आसत प्राप्तम समय भी दर्शाए।	पत्तन द्वारा जगाय नही भेजा गया है।
(viii) शीफर प्लगिंग प्रभार विराम प्रभार उपरकर छिराये पर लना आदि से आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट कर।	यह वर्ष 2010-11 क दोसन घाट गदित वास्तविक आकड़ा न अनुगति मे अनुमानित किया गया है। आरसीएचडब्ल्यू आय प्रत्यक्षत देवर गंगा की धारा द्वारा नोभरिङ द्वारा प्रहस्तित सामान्य झार्गो पर आधारित है। वर्ष 2010-11 न वास्तविक आकड भविष्य वर्ष की आय का जन्मान लगाने के लिए आधार रूप मे दिया गया है।
(ix) (क) आरसीएचडब्ल्यू से आय वर्ष 2010-11 मे ₹ 6052 63 लाख अनुगति की गई है और वर्ष 2011-12 म ₹ 5230 00 लाख कम करने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 की अपेक्षा वर्ष 2011-12 म आरसीएचडब्ल्यू आय म कठोरी का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करे।	यह वर्ष 2010-11 क दोसन घाट गदित वास्तविक आकड़ा न अनुगति मे अनुमानित किया गया है। आरसीएचडब्ल्यू आय प्रत्यक्षत देवर गंगा की धारा द्वारा नोभरिङ द्वारा प्रहस्तित सामान्य झार्गो पर आधारित है। वर्ष 2010-11 न वास्तविक आकड भविष्य वर्ष की आय का जन्मान लगाने के लिए आधार रूप मे दिया गया है।
(य) फार्म ख मे दर्शाए गए आरसीएचडब्ल्यू रो वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 को वस्तविक आय और वर्ष 2010-11 के अनुमान एनएमपीटी द्वारा मजदूरी क पतिशत पर मौजूदा लो दी बजाय प्रति टन आधार पर आधारित आरसीएचडब्ल्यू को दरा दो। उससूनी के लिए अपने प्रस्ताव दिनाक 17 मार्च 2011 म एनएमपीटी द्वारा दाखिल लागत विवरण मे दर्शाई गई गय से मेल नही ख्याता है। कृपया सुनिश्चित करे कि सामान्य राशनन प्रस्ताव मे आरसीएचडब्ल्यू से सवधित सभी आकड और आरसीएचडब्ल्यू के लिए दरा के साथाधन के प्रस्ताव पूर्व एव भावी अनुमानो से मेल ख्याए।	की गई टिप्पणी को जरूरी अनुपालन के लिए नाट किया गया है।
(x) फार्म 2ख मे क्रस ख VII म पोत सवधित गतिविधि स अन्य आय वर्ष 2011-12 म ₹ 365 05 लाख अनुगति को गई है जिसकी वर्ष 2010-11 मे अनुगति स्तर से लगभग 141 प्रतिशत ज्यादा है। अन्य पात सवधित प्रभारो स आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करे और वर्ष 2011-12 से 2012-13 म बढ़ि का अनुमान लगाने का आधार भी स्पष्ट कर।	वर्ष 2010-11 के जार्माइंज आकड़ा के सर्वन म आकड़ा को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप जरूर बदलाव किया गया है।
(xi) फार्म 2ख दर्शात्वाहै कि डॉलर मूल्यांकन मट स आय 1 अमरिकी डॉलर - ₹ 46 73 को वारेनमय दर अपेक्षृत करत हुए अनुगति की गई है। आय अनुमानन प्रव्यतित विनमय दर के आधार पर अद्यतन किया जाए।	आय 2010-1 तक प्रव्यतित डॉलर विनमय दर के अनुसार लेखा। की गई है। नाकात विनमय दर अनुमानन प्रयोगना के लिए अग्रीकृत को गई है।
(xii) कृपया मौजूदा प्रश्नुक घक म संगीती आधार पर विनियोग किए जाने की सभावना गाने अभियाकृत तोह अयत्त टोनल और कटनर टर्मिनल के सर्वन म आय अनुमानन मे सीधीर्गत पोत सवधित आय और पोतो की सख्त दर्शाए।	कटनर-सूर ताह अयरक टर्मिनल पैषीपा, दीभान्त आधार की शर्णी भ भूत आत इ। लागत निश्चान म इनपर विचार नही किया गया ह।
(xiii) इस प्राथिकरण द्वारा निर्धारित दर केवल अग्रिम स्तर है। कृपया वर्ष 2005-06 से 2010-11 क वार्डेज लरा मे प्रात्येवित आय की पुष्टि कर जो लागत विवरण म शुभग्राहित किए गए है व भी आधारतम स्तर है। यदि पत्तन न एनएमपी द्वारा अनुगामित-अधिकतम दर पर गोइ छूरू रियायत ऑफर जा है भार 2005-06- से 2009-10 तथा 2010-11 (मसादा वारेनक लख) की वार्षिक रिपोर्ट मे प्रतिवित वासाविक गजम्य छूटा के निवल हैं तो एनएमपी द्वारा स्वीकृत एसी छूटा का रजारव पूर्व अवधि के प्रत्यक्ष वर्ष के लिए परिमाणेत करे।	पत्तन न्यास गाँड न पत्तन न्यानगा भार त-न पोता जे लिए 48 केगय क एम-म 25 प्राप्तन अंत पत्तन देयता ओ तथा यदि एय क मासम म शुज पत्तन के निए 50 प्रात्यक्ष की सीमा तक रियायत प्रदोन की गई थी। तदापि रियायत ला राशि परिमाणित रासन जे निए न्यास दृश्य आकड उपलब्ध नही है जा॥८ पात 'य-१ पर रियायती दर पर जारी किए जात ह।

	(xiv) पुष्टि करे कि वर्ष 2011–12 से 2013–14 के भाय अनुमान मौजूदा दरमान मे टीएमपी द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर आधारित है।	पुष्टि की है कि आय अनुमान मौजूदा दरमान मे टीएमपी द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर आधारित है।
(7)	(i). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन फार्म 2ख मे अन्य आय मे यूपीसीएल से रॉयल्टी शामिल बताई गई है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन न यूपीसीएल से रॉयल्टी पारियों के बारे मे जल्देख नहीं किया था। इस सबध मे निम्नाखेत बिन्दु स्पष्ट कर-	यूपीसीएल परियोजना वीओटी आधार पर है जिसक 2011–12 से शुरू होने की उम्हीद है।
	(क). अन्य आय मे शामिल रॉयल्टी आय बाटी जाए और पिछले वर्षों 2005–06 से 2010–11 ऊ प्रत्येक वर्ष तथा वर्ष 2011–12 से 2013–14 के अनुमानो के लिए अलग से दर्शाई जाए।	यह चर्तमान विवरणो मे जागा गया है।
	(ख). यह अवधि दर्शाए जब यूपीसीएल से रॉयल्टी आय पत्तन को प्रोदभूत होनी शुरू हुई थी। इस सबध मे एनएमपीटी और यूपीसीएल के बीच हुए कशर यदि कोई हो की प्रति उपलब्ध कराए।	इस पर अलग से कार्यवाही की जानी है क्याकि लागत पारुपों के लेखो म वीओटी परियोजनाओ का नहीं लिया जाता है।
	(ग) कृपया स्पष्ट करे कि क्या यूपीसीएल को पदान किया गया प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) या किसी अन्य करार के अधीन है। प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 7.1 के अनुसार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन धारा 43 के खड (4) से (ड) मे विनिर्दिष्ट पत्तन सेवाए उपलब्ध करवान के लिए महापत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओ द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रमाण टीएमपी द्वारा विनियमित किए जाएंग। उन मामलो मे जहा धारा 42(3) के अधीन प्राधिकरण व्यवरथा वीओटी रियायत करार से इतर सातो है एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर वैयक्तिक सेवा पदाना के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर एकसमान रूप से लागू की जाने वाली रेसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरे निर्धारित की जाएंगी। एनएमपीटी पुष्टि करे कि क्या यूपीसीएल के मामल म अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था प्रशुल्क दिशानिर्देशो के अनुपालन म है और इस सबध म अधिनियम मे प्रावधान है।	
	(घ) यूपीसीएल से इसके प्रादभूत होने से वर्षवार रॉयल्टी पारियोजनान विवरण मे दिया गया सव्यवहार दर्शाए।	प्रकार नहीं होता है क्योंकि यूपीसीएल एक दोषान्वयी परियोजना है।
	(म) (म) यह प्राधिकरण एनएमपीटी द्वारा दारिल किए गए दो प्रताना भारीता कर्टेनर टर्मिनल और अभियांत्रीकृत तोहर अवशुल्क टर्मिनल म सदर्भ मे अपक्रान्त प्रशुल्क पहले ही निर्धारित कर दुकां है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि यातायात राजरव हिस्सेदारी, पहले से शुरू अथवा समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र म शुरू होने की सभावना वाली परियोजनाओ स अनुमानित आय क ब्यारे भेजे। प्राप्त हान की सभावना वाला अपफ्रंट भुगतान गर्दि कोई होलागत विवरण मे दिए गए राजवाहार के साथ दर्शाए।	प्रस्ताव के फॉर्म स 9 मे दिए गए हैं।
	(ख) एनएमपीटी न सकल पी चालक को भूमि बावोरो करने और दा बीओटी परियोजनाओ के सदर्भ मे पटला। इन्हा वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रशुल्क चक्र म ना। आधार पर यीपीपी परियालको जो पत्तन द्वारा किए गए ब्रेक्वां किए जाने वाले भूमि के ऐसे आवरनो से अनुमानित आय विस्तृत गणना तथा लागत विवरण म इसके सव्यवहार ऊ साथ प्रत्येक परियोजना के लिए दर्शाए।	यीआरी/यीपीपी परियोजनाओ की रीभातक : नन प्रताव लागत आकड़ा की गणना म शामिल नहीं किए गए है।
	(iii). रॉयल्टी प्राप्तियो का सव्यवहार 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 2.8.3 द्वारा शासित होता है। उक्त दिशानिर्देशो के अनुसार, भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्ति-याए राजस्व	व्यार फार्म 9 मे दिए गए है। तथापि जरूरी ऊ वर्गीकृत भूमि तक शुरू नहीं की गई है।

	<p>हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लेबर, यदि कोई हो की लागत को पूरा करने के लिए की जानी चाहिए। शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए ऐस्को खाते में बनाए रखा जाना चाहिए। तथापि, इस ऐस्को खाते से किया गया निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस ऐस्को खाते द्वारा ऐसे निधियित सुविधाएं इस्तेमाल में लाई जाती हैं और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। वशर्ट कि संपूर्ण प्रोटोकूल प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन न्यास के राजस्व रूप में लिया जाएगा यदि ऐस्को खाते में निधिया विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए नहीं पाई जाती हैं। कृपया दर्शाएं कि कैसे उक्त दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा अनुपालन किए गए हैं। दर्शाएं कि कैसे पूर्वकाल में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिया और भविष्य में प्राप्त किए जाने के लिए अनुमानित लागत विवरण में सव्यवहारित किए गए हैं।</p>	
	<p>(iv) यदि एनएमपीटी सेवा प्रदाता को पत्तन द्वारा प्रदान किए जाने वाले किसी अन्य प्राधिकरण से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क का अनुमान लागता है तो उसे रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों की विस्तृत गणना के साथ दर्शाएं। पुष्टि करे कि दिशानिर्देशों के खड 283 में विनिर्दिष्ट प्रावधान इन मामलों में लागत विवरण में अनुपालन किया गया है।</p>	इसे दरमान प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है क्योंकि बीओटी/पीपीपी परियोजनाएं लागत आकड़ की गणना में शामिल नहीं किए गए हैं।
(8)	<p>परिचालन व्यय</p> <p>(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2005 के खड 251 के अनुसार व्यय अनुमान यातायान पूर्वानुमान और भारत सरकार द्वारा घासित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकाक (डब्ल्यूपीआई) का मोजूदा संचलन के मामले में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित के अनुसार होने चाहिए। पत्तन द्वारा अग्रीकृत वार्षिक वृद्धि विभिन्न लागत मदा के लिए भिन्न-भिन्न है और 10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत तक भिन्न-भिन्न है।</p> <p>प्रति कर्मचारी औसतं वेतन तथा मजदूरी वर्ष 2011-12 से 2013-14 में 16 प्रतिशत 29 प्रतिशत और 30 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इन्हीं वर्षों में विजर्ती की इकाई लागत और निकर्षण में सभी वर्षों के लिए 10 प्रतिशत तक वार्षिक वृद्धि एकसमान रूप से हुई है और ईंधन लागत की इकाई लागत में पहले दो वर्षों में 5 प्रतिशत वार्षिक और वर्ष 2013-14 कम 24 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। इसी तरह मरम्मत तथा ब्रनुक्षण लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करने के लिए अनुमानित किया गया है और पूर्जे तथा शीमा एवं अन्य व्यय प्रत्यक्ष वर्ष 10 प्रतिशत वार्षिक से अधिक तक वृद्धि करने के लिए अनुमानित किए गए हैं। पत्तन ने विभिन्न लागत मदा के लिए 10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत के बीच वार्षिक वृद्धि अग्रीकृत करने का आधार स्पष्ट नहीं किया है।</p> <p>यह नोट किया जाए कि सरकार द्वारा घासित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड 251 के अनुसार वर्ष 2010-11 के लिए डब्ल्यूपीआई अग्रीकृत किया जाएगा और वर्ष 2011-12 में की जाने वाली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के लिए लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि कारक स्वीकृत करने के लिए लागू किया जाएगा।</p> <p>(ii) वेतन और मजदूरी</p> <p>(iii) मनिंग मान कार्यान्वयित किया गया है और इसे टनभार आधार पर वराली के निर्धारण के लिए पृथक</p>	<p>प्रथम वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए वेतन तथा मजदूरी के व्यय पूर्वानुमान में 6 प्रोत्तर और अनुवर्ती वर्षों के लिए 3 प्रतिशत वृद्धि की गई है। व्यय जी अन्य मदों के लिए वृद्धि 5 प्रतिशत वार्षिक तक की गई है।</p>

	<p>करे और समयांजित करे। मैनिंग मानो पर 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। कृपया स्पष्ट करे कि क्या एनएमपीटी का प्रस्ताव सशोधित मैनिंग मानो पर आधारित है। यदि नहीं तो कृपया 2006 में राष्ट्रीय अधिकरण द्वारा दिए गए सशोधित मैनिंग मानो जिन्हे कई महापत्तन न्यासों पर कार्यान्वित किया गया है, के आधार पर अनुमानों का सशोधित करे।</p>	<p>प्रस्ताव में सुधैचारित किया गया है जिसे अंतिम रूप दिया जाना है।</p>
	<p>(ख) सशोधित मैनिंग मान के अनुसार एनएमपीटी द्वारा अनुसारेत मैनिंग मान और विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान दिए गए अनुमानों के लिए उसपर लागत पर इसका प्रमाण भेजे।</p>	<p>वृद्धि इस मुददे पर अलग से कार्यवाही की जाती है और वर्तमान दरमान में यह तत्व शामिल नहीं है, इसलिए सूचना नहीं भेजी गई है।</p>
	<p>(ग) वर्ष 2009-10 में प्रतिवेदित 1786 कर्मचारियों की सख्त वर्ष 2010-11 में 4 प्रतिशत तक कम किए जाने का अनुमान लगाया गया है और अगले तीन वर्षों में कार्य में 9 प्रतिशत 76 प्रतिशत और 7 प्रतिशत की ओर कटौती किए जाने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2011-12 में वेतनों और मजदूरी लागत में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाने और कार्य में कटौती का अनुमान लगाने के बावजूद वर्ष 2012-13 और 2013-14 के प्रत्येक वर्ष में 20 प्रतिशत की ओर कटौती का अनुमान लगाने के कारणों का औचित्य बताए। जैसाकि पहले बताया गया है लागत में वार्षिक वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा शासित की जाएगी।</p>	<p>कुछ बदलाव वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के अद्यतन पर निर्दिष्ट किए गए हैं। वेतनों और मजदूरी में वृद्धि वेतनमानों के संशोधन और पर्यामस्वरूप भत्तों में वृद्धि की वजह से है।</p>
	<p>(iii) बिजली और ईंधन लागत:</p>	
	<p>(क) फार्म 3ख में दी गई मशीनरी तथा उपस्कर के उपभोग की शिक्षित तदनुसूची अवधि के लिए यातायात वृद्धि 5.8 प्रतिशत 6 प्रतिशत तथा 8.8 प्रतिशत का अनुमान लगाने के बावजूद वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 5.8 प्रतिशत से 7.5 प्रतिशत तक कटौती किए जाने का अनुमान लगाया गया है। एनएमपीटी जाच कर कि क्या बिजली उपभोग का अनुमानन तथा फलस्वरूप बिजली लागत यह स्थीकार करते हुए सशोधित की जानी है कि सामान्यत बिजली उपभोग यातायात पूर्वानुमानों से भिन्न होगा।</p>	<p>आकड़े 2010-11 के वास्तविक के सदर्भ में सशोधित किए गए हैं।</p>
	<p>(ख) समग्र ईंधन उपभोग वर्ष 2011-12 से 2012-13 के दौरान यातायात पूर्वानुमानों में 5.8 प्रतिशत 6 प्रतिशत और 8.8 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत 6.3 प्रतिशत वार्षिक की दर पर एकसमान रूप से वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। समग्र ईंधन उपभोग में वृद्धि यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदर्भ में सशोधित करे।</p>	
	<p>(ग) लगत विवरण वर्ष 2010-11 की वार्ताविक विजली तथा ईंधन उपभोग एवं लागत के सदर्भ में प्रदर्शन किए जाए। अनुवर्ती वर्षों के अनुमान 2010-11 के वास्तविक आकड़ों ने सदर्भ में संशोधित किए जाए।</p>	<p>ऐसा किया गया है।</p>
	<p>(iv) मरम्मत और अनुरक्षण लागत</p>	
	<p>(क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करे।</p>	<p>ऐसा गुरुत्व 2010-11 के वार्ताविक की तुलना में किया गया है।</p>
	<p>(ख) वर्ष 2009-10 के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत ₹0 286.11 लाख है जिसके वर्ष 2010-11 में बढ़कर ₹0 854.27 लाख होने का अनुमान है और उसके बाद अनुवर्ती वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए वार्ताविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अद्यतन करे और अनुवर्ती वर्षों के अनुमान 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के सदर्भ में तर्कसंगत ठहराए।</p>	
	<p>(ग) एनएमपीटी ने परिसप्तियों के संकलन प्रबुद्ध में वर्ष 84.45 करोड़ वर्ष 2012-13 में 60.45 करोड़ तथा वर्ष 2013-14 में ₹0</p>	<p>अनुमान 12वीं योजना के दौरान विकास योजनाओं के आधार पर अब सशोधित की गई है। अनुमानों में</p>

	<p>86 करोड सवर्धनों को अनुमान लगाया है। स्पष्ट करें कि क्या अनुमानों में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दोसरा सकल प्रधान के लिए प्रस्तावित सवर्धनों पर अनुमानित मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत यदि कोई हो का लिया गया है।</p>	<p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत भी शामिल है।</p>
	<p>(V) अन्य व्यय</p> <p>फार्म 3ख में क्र स क VIII में अन्य व्यय 82 प्रतिशत अर्थात् वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक ₹ 545 23 लाख से वर्ष 2010–11 में अनुमानित ₹ 0 993 10 लाख की तीव्र वृद्धि दर्शात है। अगले तीन वर्षों अर्थात् 2011–12 से 2013–14 के लिए इस लागत मद में क्रमशः 13 प्रतिशत 22 प्रतिशत और 24 प्रतिशत की ओर वृद्धि का तत्सवधी पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010–11 में अन्य व्यय में ऐसी तीव्र वृद्धि के विशिष्ट कारण यदि कोई हो स्पष्ट करें। कृपया व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मटों का ब्रेकअप द।</p>	<p>2010–11 के वास्तविक के सदर्भ में आकड़े को अद्यतन करने के लिए आकड़ा में नुँउ वर्ताव किया गया है।</p>
	<p>(VI) फार्म 3क के अधीन निर्दिष्ट प्रबंधन तथा सामाचर प्रशासन व्ययों का अनुमानन फार्म 3ख में दिए गए अनुमानों से मेल नहीं खाता है। इसका मिलान कर।</p>	<p>फार्म 3क के अधीन निर्दिष्ट एम एड जीआई प्रशासन मूल्यहास के अलावा वार्षिक लेखों से लिया गया है। जबकि फार्म 3 (ख) में सिवाय बिजली लागत एमजीए वेतन भड़ा और मूल्यहास प्रदर्शित किया गया है। इसलिए भिन्नता है।</p>
	<p>(VII) मूल्यहास</p> <p>पिछले प्रशुल्क सशोधन में 'पत्तन द्वारा अनुसरित पोत परिवहन मत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर मूल्यहास का अनुमानन स्वीकार किया गया था और एनएमपीटी को अगले प्रशुल्क सशोधन में मूल्यहास की गणना करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करने की सलाह दी गई थी। कृपया पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 271 के अनुसार परिकलित किया गया है।</p>	<p>मूल्यहास लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा लेखाकृत किया गया है जोकि भारत सरकार द्वारा निर्धारित नियम एवं विनियम की अनुसार है। तदनुसार मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिणित किया गया है।</p>
(9).	<p>निधि स्थिति के बारे (फार्म 3ग)</p> <p>(I) फार्म 3ग में निर्दिष्ट निम्नलिखित आकड़े वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति से मेल नहीं खाते हैं –</p> <p>(क) वर्ष 2008–09 में पेशन निधि का शेष जमा ₹ 0 21886 89 लाख (वार्षिक लेखे ₹ 0 19063 80 लाख)।</p> <p>(ख) वर्ष 2008–09 में पेशन निधि में किया गया अशादान ₹ 0 2800 लाख (वार्षिक लेखे – ₹ 0 5600 लाख)</p> <p>(ग) पेशन और उपदान की प्राप्तियों (बाज तथा अन्य) और भुगतान से सबधित प्रविधि वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आकड़ों से मेल नहीं खाती है।</p> <p>(घ) वर्ष 2009–10 के अत में उपदान निधि में जमा शेष ₹ 0 4418 64 (वार्षिक लेखे – ₹ 0 4420 15 लाख)</p> <p>(ङ) फार्म 3ग में दिया गया एन्यूयील मूल्याकन वार्षिक लेखों की टिप्पणियों में प्रतिवेदित स्थिति से मेल नहीं खाता है। एनएमपीटी तत्सवधी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आकड़ों से सभी आकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए फार्म 3ग सशाधित कर या अन्तर का मिलान कर।</p>	<p>फार्म 3ग वार्षिक लेखों के साथ जो इस तेवार किया गया है।</p>
	<p>(II) वर्ष 2009–10 के वार्षिक लेखों के साथ सलग्न टिप्पणियों की भद्र स 9 के अनुसार एक्यूरियल मूल्याकन के अनुसार पेशन देयता ₹ 0 303 60 करोड़ है। उसक विपरीत पेशा निधि में उपलब्ध शेष राशि ₹ 0 299 03 करोड़ है। इस प्रकार पेशन निधि में कमी वर्ष 2009–10 के वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2010 को ₹ 0 4 57 करोड़ है। जबकि फार्म 3ग में निर्दिष्ट पेशन निधि में सच्ची कमी ₹ 0 39 72 करोड़ है। कृपया इन आकड़ों में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>यह पर्मूला नुटे की बजह से है जिसे अब सही किया गया है।</p>

	(iii) वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विविध से यह देखा गया है कि पशन निधि और उपदा। निधि शेष दोनों सिवाय पेशन निधि में ₹0 457 करोड़ और उपदान निधि में ₹0 1.78 करोड़ की कमी के 31 मार्च 2010 को किए गए एकचुरियल मूल्यांकन से लगभग मेल खाता है। इस संबंध में, कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2010–11 में ₹0 50.74 करोड़, वर्ष 2011–12 में ₹0 60.29 करोड़ पर अनुमानित पशन निधि में कमी का कैसे पूरा करेगे और इसी तरह क-1 फ़स (iii) के अधीन और उपदान निधि में कमी वर्ष 2010–11 में ₹0 5.69 करोड़ अनुमानित की गई है। इस संबंध में विस्तृत गणना भेजें।	2010–11 के एकचुरियल मूल्यांकन के अनुसार बदलाव किए गए हैं।
	(iv). यह प्रमाणित किया जाए कि इस प्रावधान में पूर्वकाल से संबंधित कोई देयता शामिल नहीं है। कृपया अपने अनुमानों के समर्थन में 31 मार्च 2010 और उसके बाद के वर्षों के भी एकचुरियल मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति भेजें। मौजूदा कर्मचारिया और पशनरों के मास्ते में पेशन/उपदान निधि के एकचुरियल का ब्रूफ़अप भेजें।	पुष्टि की गई है कि पूर्व देयता को प्रावधान में शामिल नहीं किया गया है।
(10).	वित्त और विविध आय:	
	(i). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विविध प्राप्तिया वर्ष 2007–08 में ₹0 843.39 लाख, 2008–09 में ₹0 1621.35 लाख और वर्ष 2009–10 में ₹0 1024.05 लाख है। इसके विपरीत, लागत विवरण में सुविचारित विविध प्राप्त तदनुरूपी अवधि के लिए ₹0 75.82 लाख, ₹0 963.87 लाख और ₹0 130.66 लाख है। विविध प्राप्तियों के अधीन प्रतिवेदित आय की प्रकृति स्पष्ट करें। लागत विवरण के साथ–साथ वार्षिक लेखों में सुविचारित आकड़े में भिन्नता वर्ष 2005–06 से 2010–11 के लिए मिलान करें।	₹0 843.00 लाख में से ₹0 75.82 लाख विविध के अधीन प्रदर्शित किया गया है और शेष सार्वत्-योग्य सामग्री की विक्री के अधीन प्रदर्शित किया गया है, भड़ार स्थापना प्रभारों को समायोजन प्रभाजन के लिए स्वीकृत है। यही सिद्धांत सभी वर्षों में अनुसरित किया जाता है।
	(ii). वर्ष 2011–12 में ₹0 100 लाख की शिरों प्राप्तियों और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए ₹0 5 लाख की वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	अब बजट अनुमान आकड़े 2011–12 के लिए अग्रीकृत किए गए हैं।
	(iii). लागत विवरण में एफएमआई कार्गो प्रहस्तान आय में सुविचारित रॉयल्टी आय के अलावा रॉयल्टी प्राप्ति दर्शाता है। एफएमआई शीर्ष के अधीन निर्दिष्ट रॉयल्टी आय की प्रकृति कृपया स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि क्या रॉयल्टी प्राप्ति के संव्यवहार पर प्रश्नान्वक दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में निर्धारित प्रावधान इस संबंध में भग्नारत किया गया है।	एचएमसी परिचालन के लिए लाइसेंस के संबंध में प्राप्तियों के लेखाकान के लिए लेखों में अग्रीकृत मौजूदा प्रौद्योगिकी।
	(iv). वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹0 258 लाख के एकसमान आकड़े पर एफएमआई के अधीन रॉयल्टी आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें और इस मंबंध में विस्तृत गणना भेजें।	अनुमान संशोधित किया गया है।
	(v). "पूर्व अवधि आय" रूप में एफएमआई शीर्ष के अधीन वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आय की प्रकृति और पूर्व अवधि 2005–06 से 2009–10 और 2010–11 में लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।	पूर्व अवधि आय वह है जो पिछले वर्षों से संबंधित है जो मौजूदा परिचालन आय में लेखाकृत नहीं किए जाते हैं। इस आय का लागत विवरणों में लेखा में नहीं लिया गया है।
	(vi). वर्ष 2005–06 रो 2009–10 तथा 2010–11 के लागत विवरण में निर्दिष्ट गित एवं विविध आय का ब्रूफ़अप भेजें और वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट मदों से इसका मिलान करें। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए अनुमानित एफएमआई का विस्तृत ब्रैकअप भी भेजें।	फार्म उक की गद VI के अधीन यथा निर्दिष्ट ब्रैकअप नीत्र स्पष्ट किया गया है। शामिल मदें हैं— i) सर्विस नहीं किए जाने योग्य स्क्रेप सामग्रियों की बिक्री ii) भंडार स्थापना प्रभारों का समायोजन iii) उपस्तरों पर परिचालनात्मक लाइसेंस शुल्क iv) विविध प्राप्तियों में मुख्यतः लघु प्रकृति का विविध प्राप्तया शामिल है अन्यथा वर्गीकृत नहीं किया गया है।

(11)	वित्त एवं विविध व्यय	
	(I) वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित रु 447 45 लाख और वर्ष 2007-08 में रु 198 24 लाख के विपरीत वर्ष 2009-10 में पूर्व अयोधि व्यय रु 1427 41 लाख में अचानक वृद्धि के कारण स्पष्ट करे।	संपूर्ण सव्यवहार व्यवस्थित किए गए वही लेखों में उपलब्ध करवाए गए हैं और प्रमाणन के लिए साविधिक लेखापरीक्षक को उपलब्ध करवाए गए हैं। ये वास्तविक आकड़े हैं जो वार्षिक लेखों में दर्शाए गए हैं।
	(II) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु 3000 लाख तथा रु 800 लाख प्रतिवर्ष की पेशन निधि तथा उपदान निधि में अशदान का अनुमान लगाने का आधार भी स्पष्ट करे।	यह किया गया मामूली प्रावधान है। पत्तन बजट के आरई/बीई में इस मद का अनुमान लगाने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है।
	(III) (क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए 3000 लाख तथा रु 800 लाख प्रतिवर्ष की पेशन निधि तथा उपदान निधि में अशदान कर अनुमान लगान का आधार स्पष्ट करे।	यह प्रदान किया गया मामूली अशदान है परन्तु एक्युरियल मूल्याकन प्राप्त करने के अधीन।
	(ख) वर्ष 2009-10 के लिए भेजे गए वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि पेशन निधि तथा उपदान निधि में शेष राशि 31 मार्च 2010 को एक्युरियल मूल्याकन के अनुसार निधि देयताओं से लगभग मेल खाती है। वर्ष 2009-10 में रु 870 92 लाख का वास्तविक पशन भुगतान निवेशों और वार्षिक प्रतिलाभ से प्राप्त व्याज से पूरा किया गया है। इस सदर्भ में पूर्वकाल में किए गए रु 3000 लाख के अशदान को जारी रखने के एनएमपीटी के प्रस्ताव का औचित्य बताए और यह पुष्टि करे कि इसमें पेशन/उपदान निधि में कोई अतिरिक्त अशदान शामिल नहीं है।	जेसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है।
	(ग) कृपया स्पष्ट करे कि पेशन तथा उपदान निधि में अशदान में पूर्वकाल से सबधित कोई देयता शामिल नहीं है और अनुमानित पेशन/उपदान अशदान देयता एक्युरियल मूल्याकन पर आधारित है।	पुष्टि की गई है।
	(घ) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप की टिप्पणी 6 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि इस सीमा तक पत्तन द्वारा किया गया पेशन भुगतान इस निधि से नहीं लिया गया है और पेशन निधि में किया गया अशदान एक्युरियल मूल्याकन के आधार पर मौजूदा कर्मचारियों की पेशन देयताओं के लिए मौजूदा वर्ष के लिए प्रासारित पर विचार किया जाएगा। पत्तन इसके अनुणालन की पुष्टि कर।	पुष्टि की गई है।
	(IV) पुष्टि करे कि अन्य एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी, पेशन की बकाया-राशिया वीआरएस क्षतिपूर्ति प्रशुल्क दिशानिर्देशों के ग्रह 252 के अनुसार लागत विवरण में व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल नहीं किए गए हैं।	पुष्टि की गई है।
	(V) एफएमई वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्षों के लिए रु 4095 लाख के समान स्तर पर अनुमानित किया गया है। पुष्टि करे कि पत्तन ने विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए इस लागत मद में किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं की थी।	यह एक अनुमान है इसलिए इसे तदनुसार लिया जाए।
(12)	मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में वित्त एवं प्रबंधन आय वित्त एवं विविध व्यय तथा प्रबंधन एवं समाचार उपरिवर्यों के प्रभाजन का आधार स्पष्ट करे। यह भी पुष्टि करे कि क्या यह लागत प्रारूपों के फार्म 4 के दिए गए सामन्य निर्देशों के अनुसार है। यदि नहीं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट कर। कृपया मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में इन व्यय के आवर्तन की विस्तृत गणना भेज।	वित्त तथा विविध आय मुख्य गतिविधियों में अर्जित आय परिचालन आय के अनुपात में प्रमाणित की गई है। वित्त तथा विविध व्यय मुख्य गतिविधियों में प्रोद्भूत परिचालन व्यय के अनुपात में प्रमाणित किया गया है।
(13)	नियोजित पूँजी	
	अचल परिसंपत्ति	
	(I) वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए फार्म 4-क में यथा अनुमानित सकल प्रखड़ में सर्वधन क्रमशः रु 4250 करोड़ रु 84 45 करोड़ रु 60 45 करोड़ तथा रु 86 00 करोड़ है।	(I) आकड़े वार्षिक योजना/गेर योजना बजट के सदर्भ में भेजे गए व्यय अनुमानों के ब्योरो के अनुसार संशोधित किए गए हैं और पत्तन द्वारा पारिकल्पित पचवर्षीय योजना अनुमानों में जेस दिए गए हैं।

	<p>तथापि, वर्ष 2010–11 तथा 2011–12 के सशोधित अनुमान में अनुमानित पूजी व्यय योजना बजट में ₹ 31.00 करोड़ और ₹ 36.00 करोड़ और गैर-योजना बजट में ₹ 8.00 करोड़ तथा ₹ 10.00 करोड़ है। 2010–11 के सशोधित अनुमान के विपरीत लागत विवरण में पूर्वानुमानित कपेक्ष में अन्तर स्पष्ट करे। पुष्टि करें कि वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखड़ में सर्वधनों के रूप में पूजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पचवर्षीय योजना के अनुसार है।</p>	
	<p>(ii). यूकि वित्तीय वर्ष 2010–11 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए लागत विवरण अनुवर्ती वर्षों के पूर्वानुमानों में तदनुसंधी बदलावों, यदि जरूरी हों, के साथ वर्ष 2010–11 में सकल प्रखड़ में वास्तविक सर्वधनों से अद्यतन करे।</p>	लगत विवरण वर्ष 2010–11 में सकल प्रखड़ में वास्तविक सर्वधनों के साथ अद्यतन किए गए हैं।
	<p>(iii). (क). फार्म 4-ख में दिए गए सकल प्रखड़ में सर्वधनों के ब्योरे फार्म 4-क में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित सकल प्रखड़ में विभिन्न सर्वधनों को शामिल किया गया दिखाई नहीं देता है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित निवेशों के औपित्य के साथ वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 5 करोड़ से अधिक निवेशों के सदर्भ में पूरे ब्योरे भेजे।</p>	जरूरी आकड़े फार्म 4-क और फार्म 4-ख में दिए गए हैं।
	<p>(ख) अतिरिक्त यातायात क्षमता पूरी तरह से उत्पादकता में सुधार और लागत में कटौती, यदि कोई हो, परिमाणित करें और इसके प्रभाव भी लागत विवरणों में दर्शाएं जाए।</p>	
	<p>(ग). शुल्क की गई कारबाई की स्थिति अवार्ड किए गए कार्य की प्रति और कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति वर्ष 2011–12 और 2013–14 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखड़ में प्रस्तावित प्रत्येक सर्वधन के सदर्भ के साथ भेजे।</p>	इसे योजना/गैर योजना प्रस्तावों में अलग से लिया गया है जेसा जब फियान्वयन के लिए लिया जाता है।
	<p>(iv). (क). नियोजित पूजी पर विवरण वर्ष 2010–11 से 2013–14 के लिए व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्ति श्रेणी के अधीन निवेश शून्य दर्शाता है। तथापि यह पाया गया है कि आरई 2010–11 तथा बीई 2011–12 में यथा उल्लिखित वर्ष 2010–11 तथा 2011–12 में पत्तन द्वारा कार्यान्वयन की जा रही स्टाफ क्वार्टरों अस्थानों आदि की भी कुछ योजनाएं हैं। कृपया स्पष्ट करें कि किस श्रेणी के अधीन इन परिसंपत्तियों को वर्गीकृत किया गया है।</p>	जहाँ कहीं उपलब्ध वास्तविक वर्ष 2010–11 के लिए निर्दिष्ट किए गए हैं। भविष्य वर्षों के अनुमानन शून्य रूप में लिए गए हैं क्योंकि पत्तन को यह उम्मीद नहीं थी कि व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए कोई योजनाएं होंगी।
	<p>(ख) पुष्टि करें कि केपिटल परिसंपत्तियों का व्यवसाय परिसंपत्तियों व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का वर्गीकरण आरओसीई के परिकलन के प्रयोजन के लिए प्रशुत्क दिशानिर्देशों के खड़ 295, 297 और 298 के अनुसार किया गया है।</p>	पुष्टि की गई है।
	<p>(v) (क) यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष के वही लेखों में पूर्णीकृत किया जाएगा और रामान राशि की कीमत की परिसंपत्तिया घिल्कुल उसी वर्ष में परिचालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से उपलब्ध होगी।</p>	पुष्टि की गई है।
	<p>(ख). यह नोट किया जाए कि केवल पूरी और शुल्क की गई परिसंपत्तिया ही नियोजित पूजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। प्रगतिधीन कार्य को लेखा में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में पुष्टि भेजें।</p>	नोट किया गया है। यह एनएमपीटी में अनुसरित प्रचलित पद्धति है।
	<p>(ग). पुष्टि करें कि परिसंपत्तिया जो अधिशेष/निपटान प्रदान करती हैं आरओसीई परिकलन के प्रयोजन के लिए नियोजित पूजी से अलग की गई है।</p>	
	<p>(vi) चार मुख्य गतिविधियों, अर्थात् कार्गा-प्रहरतन, पोत-सवारित, रेलवे तथा सपदा, और कार्गा तथा पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप-गतिविधियों में नियोजित पूजी के प्रभाजन का आधार गणनाओं के साथ भेजें।</p>	चार प्रमुख गतिविधियों में नियोजित पूजी की गणना फार्म-4 में दर्शाई गई है। एक कपेक्ष जो संबंधित परिसंपत्तियों के सदर्भ में है गतिविधियों में आता है।

	(vii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड़ 283 में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए ऐस्को खाते (जिसे निजी परिचालक से रॉयलटी/राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से सृजित किया गया है) में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड़ 283 में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए ऐस्को खाते में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। पत्तन प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान ऐस्को खाते में उपलब्ध शेष से निविषित किए जाने के लिए प्रस्तावित कपेक्षा, यदि कोई हो, सूचीबद्ध करे।	यह नोट किया जाए कि ऐस्को खाता वर्ष 2012-13 से आगे बीओटी परियोजनाओं से निधिया सृजित करेगा।
	(viii). (क) फार्म 4क में परिकलित आरओसीई पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत 15 प्रतिशत आरओसीई के विपरीत वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत की दर पर है।	इसे अब दाखिल किए गए सशोधित लागत विवरण में सही किया गया है।
	(छ). व्यवसाय सबधित परिस्पतियों पर नियोजित पूर्जी पर प्रतिलाभ एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 6.35 प्रतिशत के विपरीत इस प्राधिकरण द्वारा सचालित की जाने वाली आरओसीई के पैरामीटरों की समीक्षा के आधार पर वर्ष 2011-12 के लिए लागू जोखिम-मुक्त दर पर सुविचारित किया जाएगा।	गणना में इसका ध्यान रखा गया है।
(14).	कार्य पूर्जी	
	(i) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड़ 299 में निर्धारित कार्य पूर्जी प्रतिमानकों के अनुसार, विविध देनदार 2 माह के सपदा राजस्व और 2 माह के रेल टर्मिनल प्रभारों पर अनुमानित किया जाना है। पत्तन ने विविध देनदारों के परिकलन में दो गाह की रेलवे आय जो मार्शलिंग यार्ड से आय से सबधित है, पर विचार किया है। स्पष्ट करे कि क्या मार्शलिंग यार्ड से राजस्व प्राप्ति रेलवे टर्मिनल प्रभार के समकक्ष है।	रेल यातायात पर एनएमपीटी द्वारा कोई टर्मिनल प्रभार वसूल नहीं किए गए हैं क्योंकि उपयोक्ताओं के अनुराध और लागत परे रेलवे प्रशासन द्वारा कार्गो तथा रेलवे रैकों का रेलवे साइडिंग (जिस मार्शलिंग यार्ड कहा जाता है) के अदर और बाहर आवागमन किया जाता है। कवल प्रति टन मार्शलिंग यार्ड प्रभार पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए और अनुरक्षित साइडिंग क्षेत्र के भीतर कार्गों के सवलतन पर वसूल किए जाते हैं।
	(ii) विविध देनदारियों का अनुमान लगाने के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित दो महीने के लेवर-प्रहस्तन प्रभार दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन नहीं करते हैं।	यह लागत पत्रक में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
	(iii) कार्य पूर्जी के परिकलन में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित दो महीने की मौजूदा देयता भी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई गई है।	
	(iv) ईंधन तथा कस्टमाइज पुर्जों को छोड़कर नोपिण्ठ पुर्जों कस्टमाइज पुर्जों तथा अन्य भडारों में भडारू उच्चभोग का व्रकअप वर्ष 2007-08 से 2010-11 के वास्तविक आकड़ा आर अगते तीन वर्षों के अनुमानों के लिए भेजे। वस्तुतः यीकों का अनुमानन भडारों की इन श्रेणियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिगानकों के अनुसार परिकलित किया जाए।	केपिटल पुर्जों कस्टमाइज पुर्जों के रूप में भडारों का व्रकअप पुर्जों को वार्तावाक रूप से उपयोग किए जाने तक सामग्र नहीं है।
(15)	(i) पजीकृत कार्गों प्रहस्तन विग (आरसीएचडब्ल्यू) से सबधित लागत विवरण कार्गों प्रहस्तन गतिविधि में रवय ही शामिल किया गया प्रतीत होता है। एनएमपीटी प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पृथक प्रत्यावर पहले ही दाखिल कर दुका है। उक्त प्रत्यावर में एनएमपीटी न विभिन्न विकल्पों जैसे विना प्रभार मजदूरी सशाधन वकाया-राशिया के प्रभाव पर विचार मजदूरों राशोधन वकाया-राशिया के प्रभाव पर विचार किए विना के लिए लागत विवरण दाखिल किया है। कृपया कार्गों प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण भेज और दर्शाएं कि आरसीएचडब्ल्यू प्रत्यावर का कोन-सा लागत	एनएमपीटी ने प्रात टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पृथक प्रत्यावर दाखिल किया है। इसका अर्थ है कि दर में जैसे और जब बदलाव अनुमानित किया जाता है आरसीएचडब्ल्यू निर्णीत दर के अनुसार राजस्व सृजित कर दा शुरू कर देगा। तथापि यह नाट किया जाए कि यह राजस्व गंगो-क माध्यम से युक किए जाने के समय वर्कर द्वारा पहरित भैंगल तरीके से प्रहरित यातायात की सीधा। तरु ऊनगाइन किया गया है।

	विवरण इस प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।	गेर-वुकिंग दिवसों के दोशा संगोगेक व्यथा तथा मजदूरी के रूप में पत्तन द्वारा वहन किए जाने वाले सभी अन्य व्यय पत्तन सामान्य निधि से पूरे किए जाते हैं जिसके लिए उर्तमान दरमान संशोधन प्रस्तावित किया जा रहा है। इसलिए दरमान संशोधन में आरसीएचडब्ल्यू के सापेख डिराइब्ड आय की लागत शामिल किए जाने की जरूरत प्रकट होती है।
	(ii) जेसाकि पहले उल्लेख किया गया है, फार्म 2ख में लागत विवरण में सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू से वास्तविक/अनुमानित आय पृथक प्रस्ताव में दाखिल आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के लागत विवरण में दर्शाई गई आय से मेल नहीं खाती है। कृपया सत्यापित तथा पुष्टि करे कि रामान्य संशोधन प्रस्ताव में दाखिल किए गए लागत विवरण में सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के वास्तविक आंकड़े/अनुमान आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में दाखिल लागत विवरण से मेल खाते हैं।	उर्तमान दरमान 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अद्यतन किया गया है। इसलिए दो मुददों के बीच भिन्नता पर प्रति टन लेवी प्रस्ताव की अद्यतन की गई लागत के सदर्भ में कार्यवाही की जाएगी।
	(iii). आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में प्रति टन आधार पर प्रस्तावित लेवी के लेखा पर पूर्वानुमानित आय यातायात की विस्तृत गणना तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए मौजूदा लेवी से आय के साथ प्रस्तावित लेवी भेजें।	टीएमपी को प्रस्तुत दूसरे प्रस्ताव से संबंधित सूचना जिस भी अतिम रूप दिया जाना है।
(16).	एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए (केआईआरसीएल के अलावा) अपने पत्र दिनाक 7 मार्च 2011 द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण 5.82 प्रतिशत का औसत अधिशेष और पूरी तरह से मौजूदा प्रशुल्क पर अनुमानित अधिशेष रु 7381.85 लाख है। 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा फार्मूला के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क में रु 7381.85 लाख तक कमी किए जाने का मामला बनता है।  कृपया पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों में संशोधनों का वर्षवार पितीय प्रभाव और आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्रति टन लेवी का राजस्व प्रभाव भी देखें। यदि वित्तीय प्रभाव से वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लागत विवरण में दर्शाए गए अधिशेष की सीमा तक राजस्व में कटौती नहीं किया जाता है तो एनएमपीटी अपने निर्णय के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क में और उपर्युक्त कटौती करने के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए। प्रस्तावित (किए जाने वाले) एस कम किए गए प्रशुल्क का प्रभाव भी विस्तृत गणना के साथ दर्शाए।	उर्तमान स्थिति 2010-11 के लिए अद्यतन किए गए आंकड़े के सदर्भ में और आगे देखे जाने की जरूरत है।  सामान्य दरमान का संशोधन और आरसीएचडब्ल्यू टनभार लेवी में निर्धारण दो स्वतंत्र प्रस्ताव हालाकि आरसीएचडब्ल्यू के लागत कारक को दरमान के उर्तमान संशोधन में लिया गया है, परन्तु प्रस्तावित प्रति टन लेवी का राजस्व प्रभाव केवल तभी अनुमानित और विश्लेषित किया जा सकता है जब प्रति टन दर पर अतिम निर्णय हो जाएगा। इसलिए उर्तमान प्रशुल्क में कटौती की उपयुक्तता पर विचार करना सभव नहीं होगा।
(17)	जेटटी स 10 के लिए अतिम घाटशुल्क दर का निर्धारण वर्ष 2000-01 के लिए लंबित है। यह प्राधिकरण एनएमपीटी और एमआरपीएल (आदेश सं. टीएमपी/62/2004-एनएमपीटी दिनाक 20 जनवरी 2005) को एक-मात्र बैठकर वर्ष 2000-01 से 2004-05 के लिए जेटटी सं. 10 के लिए घाटशुल्क दर को अतिम रूप देने और प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पहले ही सलाह दे चुका है। एनएमपीटी ने वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए जेटटी स 10 के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। परन्तु शेष वर्षों के लिए पत्तन ने कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। इस संबंध में कई अनुसारक भेजे जाने के बाबजूद हमें अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि शेष वर्षों के लिए प्रस्ताव तत्काल दाखिल कर।	इस मुद्रदे पर मे 0 एमआरपीएल के सहयोग से अलग से कार्यवाही की जाएगी।
ग.	उर्तमान	
(1)	खड 12 - सामान्य अनुबंध एवं शर्तें	
	विलयित भुगतानों/वापासेयों पर व्याज से संबंधित vi (क) और	इसे अनुपालन के लिए नोट किया गया है। तथापि

	(ख) पर प्रतिशत प्रावधान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के रुप में 2182 के अनुसार भारतीय स्टॉट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर अद्यतन किया जाए।	हमने प्रस्ताव में 12 प्रतिशत जी निर्धारित दर का प्रस्ताव किया था। टोटोपा इसमें समाप्तन करे।
(2)	अनुसूची 2.2.—पाइलटेज	इसमें अब सशोधन किया गया है और लागू टग किराया प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यदि टग सेवाएं पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत की पूर्ववर्ती प्रस्तावित दर की बजाय टग किराये के लिए निर्धारित दर पर प्राप्त की जाती है।
	(i) मौजूदा पाइलटेज शुल्क में दरमान में सूचीबद्ध अन्य सेवाओं के अलावा पोतों की सभी श्रेणियों के लिए पैराप्टों क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित सख्त्या शामिल है। इसके विपरीत पत्तन ने बताया है कि क्र स (ii) और (iii) अर्थात् बाज़ी टगों लॉचों आदि और नौचालन पोत तथा 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी तथा अधिक के पोत के अधीन पाइलटेज शुल्क टगों के उपयोग के लिए पत्तन ने 50 प्रतिशत अतिरिक्त लेही का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट की गई माजूदा के साथ-साथ प्रतिशत दर की तुलनात्मक स्थिति में स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित सशोधन टग के परिचालन में शामिल भारी लागत की क्षतिपूर्ति के लिए है और इसलिए समान पोतों के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त लेही वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस सदर्भ में निम्नलिखित विन्दु स्पष्ट करे।	
	(क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के रुप 64 के अनुसार पाइलटेज-सह-टोयेज शुल्क समेकित शुल्क होना चाहिए और प्रचलित पद्धति के अनुसार पत्तन सुवेधा के लिए पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित सख्त्या और पोतों के स्थानातरण/स्थानातरण के साथ एक अतर्मुखी तथा एक वर्हिमुखी सचलन शामिल होना चाहिए। पोतों की कुछ श्रेणियों के लिए पाइलटेज शुल्क के 50 प्रतिशत पर टग के लिए प्रभार अलग से वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश के उक्त प्रावधान के अनुसार नहीं है।	इसमें अब सशोधन किया गया है और लागू टग किराया प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यदि टग सेवाएं प्राप्त की जाती हैं।
	(ख) यह दर्शाने के लिए पिस्तृत लागत विवरण भेजा जाए कि पोतों की इन श्रेणियों से वसूली-योग्य मूल पाइलटेज शुल्क में टग उपलब्ध करवाने की लागत शामिल नहीं है। 50 प्रतिशत अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क की प्रस्तावित वसूली यह दर्शाने के लिए लागत गणना के साथ तर्कसंगत रहेगा कि पोतों की इन श्रेणी के लिए टग सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत प्रस्तावित वृद्धि की सीमा तक वृद्धि की गई है।	उपर्युक्त प्रावधान द्वारा वसूली-योग्य लागत मीजर है।
	(ग) समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण पत्तन द्वारा प्रतिवेदित टग सेवाओं की वर्धित लागत को लिया गया है अधिशेष स्थिति दर्शाती है। इस सदर्भ में पोतों की छोटी श्रेणी पर पाइलटेज शुल्क एवं रथानातरण प्रभार में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का ओरेत्य बताए।	इसमें सुधार किया गया है।
	(ii) अनुसूची 22 के अधीन मौजूदा टिप्पणी 3(ii) स्थानातरण प्रभार में 50 प्रतिशत रियायत की अनुमति देती है यदि टगों के स्थानातरण के लिए उपयोग नहीं किया जाता है। उक्त शर्त को हटाने के लिए प्रस्ताव करने का कारण उसकी राजस्व विवेकाओं के साथ स्पष्ट करें।	इसमें सुधार किया गया है।
	(iii) पोतों के स्थानातरण के लिए भी पत्तन ने लॉचों टगों बाज़ी ताकि नौचालन पात तथा 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी तथा अधिक के पोत के सदर्भ में स्थानातरण प्रभार के 50 प्रतिशत पर अलग से टग प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यूकि वर्तमान स्थानातरण प्रभार में 3(ii) पर टिप्पणी के मददनजर टग प्रभार शामिल है इसलिए पोतों की इन श्रेणी के लिए अलग से टग प्रभार वसूल करने के लिए काई सशोधन यहाँ पर शामिल किए गए टग तेत्य को अलग करते हुए स्थानातरण प्रभार में उपयुक्त कटौती के साथ शामिल किया जाना चाहिए ताकि दोगुनी वसूली नहीं हो।	इसमें सुधार किया गया है।

	(iv) पोतों की छोटी ब्रेणी पर टग सेवाओं के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त स्थानात्मक प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव उक्त सेवाएँ उपलब्ध करवाने के लिए लागत में वृद्धि के सदर्भ में औचित्य बताए। प्रस्तावित सशोधन का राजस्व प्रभाव भी भेजा जाए।	इसमें सुधार किया गया है।
	(v) टिप्पणी (9) – टटीय पोत के लिए ₹ 76 पर निर्धारित मौजूदा प्रभार और विदेशगामी पोत के लिए 284 अमेरिकी डॉलर यदि पोत अपरिहार्य कारणों से पत्तन सीमाओं के बाहर पाइलट तेता है तो इसे क्रमशः ₹ 500 और 1852 करने का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा दर में ऐसी तीव्र वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करे। प्रस्तावित सशोधन की राजस्व विविधा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए दर्शाई जाए।	इसमें सुधार किया गया है।
	(vi) अनुसूची 23 पोतों के लिए विराम प्रभार पाइलट सेवा तथा पाइलट के विराम की मांग के रद्दीकरण के नामते में 5 प्रतिशत से 8 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार विशेष रूप से स्पष्ट करे जब समझ गत्तन अधिशेष स्थिति दर्शाता है। प्रस्तावित सशोधन के लेख पर अतिरिक्त राजस्व दर्शाए।	नियमित रूप से आने वाली रद्दीकरण मांगों को हतोत्साहित करने के लिए मामूली वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। अतिरिक्त राजस्व बहुत ही भीजर होगा।
(3)	टनुरूची 2.4. – वर्थ किराया प्रभार	
	(i) अनुसूची 24.2 - नेतृ टैकर और अन्य पोत	
	(क) 0.24 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत/घटा (विदेशी) और ₹ 6.50 प्रति पोत/घटा (टटीय पोत) पर लकड़ी वाली नावों (अनुपर्गी इजनों के साथ अथवा बिना) के लिए क्र स (iv) पर पोत की नई ब्रेणी के लिए वर्थ किराये पर पढ़चने का आधार स्पष्ट करे।	यह मैर-प्रशुल्क दर है। जब कभी ऐसा मोका आता है उस समय सही प्रभार सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम प्रति घटा दर उपलब्ध करवाइ गई है। रोडग नावों का इस्तेमाल पत्तन की द्वाव आदि की आवाजों को लेते हुए किया गया है।
	(ख) दर्शाए कि इन ब्रेणीयों में से किंव शर्षी ऊ अच्छेन योनों को वर्थ किराये की वसूली के प्रवोजन के लिए भौज्दा दरगान के अधीन वर्गीकृत किया गया है।	इसे किंशिंग पोतों/ट्रालों के समान वर्गीकृत किया जा सकता है।
	(ग) प्रस्तावित नई प्रविष्टि की राजस्व विविधा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाए।	वृक्ष इसका इस्तेमाल कमी-कमी होता है, स्तिर ग्रन्ति प्रभाद नग्य है।
	(ii) टिप्पणी (vi) – लेश बार्ज के लिए वर्थ किराये को मौजूदा 12.05 अमेरिकी डॉलर से बढ़ाकर ₹ 12.50 प्रति बार्ज प्रति घटा (विदेशी) प्रगतिशीत करने के कारण स्पष्ट करे जब अन्यथा वर्थ किराये राहत अन्य पोत सवाधेत द्वारा मे यथा स्वाक्षर बनाए रखी गई है।	यह वृद्धि मामूली है और इसकी वसूली की वार्षावाता इन पर्न पर आने वाले आरओआरओ अथवा लेश बार्जों के रूप मे रिमाइट है इसलिए निकट भविष्य में यह अप्रिवेत नहीं है।
(4)	अध्याय – III, घाटशुल्क प्रगासों को अनुसूची	
	(i) घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावन करे और राणाहोत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4.2.2 मे यथा निर्धारित कार्या के प्रहस्तन भाग भाग ए समय विशेष ध्यान रखे जाने की जरूरत है। यह स्पष्ट करो शुरू एक सहित नोट भी भेजे कि कैसे परस्तावन घाटशुल्क अनुसूची सशोधन दिशानिर्देशों के निर्धारणों को समृद्ध करती है	एनएनपीटी मे कार्यों का प्रहस्तन सभी नियमों/आयात सामान के लिए एनएनपीटी द्वारा दानात किए गए लेवर के सहयोग से उपयोक्ता उपयोक्ता द्वारा स्वयं गिया जाता है। घाटशुल्क घाट ए उपयोग के लिए प्रभार रूप मे वसूल किया जाता है। लेवर की लागत घाटशुल्क मे शामिल नहीं है। टनभार नेवी के निर्धारण के लिए पृथक प्रतीत भेजा गया है जहा पहस्तन प्रभार का कुल हिस्सा वसूल किया जाता है।
	(ii) अनुसूची 3.1 ब्रेक ब्रेक कार्यों के लिए घाटशुल्क प्रगास	
	(क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 4.2.2 अधीकृत रूपों की अनुभि ये पृथक्षमूल्य घाटशुल्क दरों के समान हैं जाने और प्रहस्तन की लागत के आधार पर दरे निर्धारित रूपों की अनुशरण करता है और कार्यों के प्रहस्तन और भड़कण के प्रयोग विशेष ध्यान रखे जाने वी जरूरत है।	इसका अनुपालन जंगले सशोधन मे किया जाएगा क्यानून प्रियले तन वर्गों के द्वारा प्रहस्तन कार्यों ने भैरव मात्रा के आधार पर प्रति तन दर परिवर्तित करने के लिए पृथक लायवाही की जरूरत है जिसका यैनुअली अनुपालन किया जाना है।
	प्रियले घाटशुल्क सशोधन के द्वारा, पत्तन दो आदश के ने एक वर्ष के लिए एक वर्ष के भीतर भार/उत्तर/पूर्व	

	<p>के आधार पर विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए यथामूल्य दर ढाँचे के परिवर्तन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने प्रशुल्क आदेश के लागू होने की तारीख के साथ घार वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी इस सबध में कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। मौजूदा प्रस्ताव में भी, पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखा है। एनएमपीटी को एक बार दोबारा यह सलाह दी जाती है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई सलाह के अनुसार और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार उन्नुमति में यथामूल्य दर प्रस्तावित करने की बजाय प्रासादिक कार्गो प्रहस्तन करने की लागत के सदर्भ में कार्गो के मार अथवा मात्रा के आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित की जाए।</p>	
	<p>(ख) अन्य गेर बल्क मद (प्रस्तावित दरमान के क्र स 6 पर) के लिए यथामूल्य दर में मौजूदा ₹ 040 प्रतिशत से ₹ 060 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताए जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए ₹ 36.5 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है।</p>	मद (6) और (7) हटाने और मद (8) जो अब क्र स (6) है को बनाए रखने के समय मद (7) आमेलित किया जाता है के सिवाय किसी वृद्धि का प्रस्ता नहीं किया गया है।
	<p>(ग) मौजूदा दरमान में क्र स 6 और 7 के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। उसके कारण स्पष्ट करे।</p>	इस पत्तन पर आने वाली इन मदों की धारवारता पिछले कुछ वर्षों के दौरान बहुत कम रही है और तदनुसार मदों इसे हटाया गया है।
	<p>(III) अनुसृद्धी 3.2 – बल्क कार्गो पर घाटशुल्क प्रभाव</p>	
	<p>(क) खाद्य तत्वों के लिए घाटशुल्क दर (प्रस्तावित दरमान के क्र स 5 पर) में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹ 00.50 प्रति टन से ₹ 00.60 प्रति टन करने के कारणों का औचित्य बताए जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए ₹ 36.5 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है। उसकी गजस्व विवेका भी भजे।</p>	इस वृद्धि को अब हटा दिया गया है।
	<p>(ख) अन्य ग्रासागत शीर्ष के अधीन क्र स 4 से स्टाइरेन मोनोमर के लिए घाटशुल्क दर हटाने के कारण स्पष्ट करे।</p>	इसे 4(ख) में जोड़ा गया है।
	<p>(ग) शुद्धिपत्र देनाके 11 जून 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित एमपीएल जटटी पर लदे हुए ढाँचों के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं की गई है। पुष्टि कर कि क्या पन्नन न प्रस्तावित दरमान से इस प्रविधि को हटाने का प्रस्ताव भिजा दें।</p>	चूंकि एमडीएल जटटी ने जाम बरना बद कर दिया है और पटट पर तिए गए कार्य यार्ड को वापस कर दिया है इसाने दर का हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
	<p>(घ) पत्तन ने ग्रेनाइट जिक कस्ट्रट कपर कश्ट अन्यूपानिम तथा टिन टिम्बर भार पर जसी कुछ मदों के लिए घाटशुल्क दर म कटोरी करने का प्रस्ताव किया है। इन कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटोरी का राजस्व प्रभाव वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्यक्ष तर्फ के लिए भजे। कृपया इस सबध में गणना भजे।</p>	मौजूदा दर मार्किटिंग चंचर की वजह से अधिमुखी सशाधित की गई है। यूके कटोरी पर इस पत्तन के माध्यम से सभावना नए अर्तीरेत कार्गो की मात्रा को तत्काल मूल्याकित नहीं। या जा सकता इसलिए कार्ड गजस्व प्रभाव गणित नहीं किया गया है।
	<p>(ङ) क्र स 8(ङ) (ध) (14)(झ) के अंगन गेंगे में स्टेनग आर मिल स्फल तत्व त्रये नई कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करे। गर्जनुमानित यातायात आर इन कार्गो मदों में आय दर्शाए। कृपया इस सबध में गणना भजे।</p>	यह एक नई मद है और कम गूँज गत्ता कार्गो है आर प्रयोगात्मक आधार पर कुछ पारस्ला को निर्यात किया गया है। इसलिए इस दर का प्रस्ताव किया गया है। मात्रा पर विचार करत हुए अर्जित राजस्व गण्य होगा।
	<p>(iv) कार्गो प्रहस्तन गोंगि ग्राम्पेण्ट के म्प्डेनजर माजूदा ₹ 0.10 र 20 र 20 तक टिग्गणी 3 र 5 बलीन आयात निर्यात भावदन में सशाधन का दर्दा शुल्क वृद्धि करने के लिए प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करे।</p>	यह एक ग्राम्पेण्ट वाय है भ्राता कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में आगदा। नया करती है। तजारेपे, यह वृद्धि फैल वशाधनों का इतारसाहित करने के लिए है जो आधार आकड़ का पभावित करती है।
(5)	<p><b>4.3. ग्राम्प विभाग</b> प्रस्तावित दरमान में पुनर्प्रहस्तन प्रभावों को पुनर्माण करने का गशाधन का जारण स्पष्ट करे।</p>	यह केवल प्रयोगिती पार्वतन है। यह अन्य पत्तन न्यास में अनुसारित प्रोद्यागों के अनुसार है।

(6)	अध्याय - V विलबशुल्क	
	(i). अनुसूची 5.2 के अधीन टिप्पणी 2 नियंत - नियंत कार्गो के लिए नि शुल्क अवधि की सख्ता को मौजूदा इक्कीस दिनों से चौदह दिन प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताएं।	यह विभिन्न नियंत कार्गो के लिए भड़ारण स्थान के सर्वोत्तम उपयोग और भीड़ से बचने के लिए है।
	(ii) पिछले तीन वर्षों के लिए नियंत कार्गो का औसत विराम समय भेजें।	कुल आय के प्रतिशत रूप में विलबशुल्क नगण्य है इसलिए इस आवश्यकता पर जोर देने की जरूरत नहीं है क्योंकि इसके लिए मैनुअल सकलन की आवश्यकता होती है।
	(iii) नि शुल्क दिवसों में प्रस्तावित कटोती से अनुमानित अतिरिक्त राजस्व गणनाओं के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए भेजें।	
(7)	अनुसूची 6.3 - मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार	
	(i) मार्शलिंग यार्ड के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹0 8 प्रति टन से ₹0 10 प्रति टन करने और प्राइवेट साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए मौजूदा ₹0 10 से ₹0 15 प्रति टन को उक्त सेवा उपलब्ध करवाने की लागत में वृद्धि के संदर्भ में तर्कसंगतता बताएं।	रेलवे के माध्यम से प्रहस्तन के लिए अवसरचना कार्गो की शीघ्र निकासी के लिए ट्रेड को सुविधा देने के लिए बढ़ाई गई है। इसलिए वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
	(ii) मार्शलिंग यार्ड प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि से अर्जित होने की संभावना वाला अतिरिक्त सजरच गणनाओं के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए भेजें।	चूंकि लौह अयस्क फाइनो का सबलन अपी तक निश्चित नहीं है इसलिए 2010-11 के दौरान प्रहस्तन से अधिक कार्गो की मात्रा में वृद्धि परिकल्पित नहीं की गई है। तथापि फार्म 2ख का अवलोकन करें।
(8)	अनुसूची - 6.4 तथा 6.5 - सी एड एफ एजेसी तथा स्टीमर एजेसी को लाइसेस जारी करने के लिए शुल्क	
	(i) पत्तन ने सी एड एफ एजेसी तथा स्टीमर एजेसी को लाइसेस जारी करन के लिए शुल्कों में तीव्र वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि का आधार स्पष्ट करे और इसका औचित्य बताएं।	सी एड एफ एजेसी और स्टीमर एजेसी को लाइसेस जारी करने के लिए शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
	(ii) क्र.सं. 4 जोकि एक नई प्रतिपादित है पर अस्थाई लाइसेस के लिए एक वर्ष हेतु ₹0 5000 का लाइसेस शुल्क पर पहचने का आधार स्पष्ट कर।	
	(iii). 24 घण्टों की वैधता के लिए ₹0 12 प्रति परमिट की अस्थाई अनुज्ञापत्र के लिए मौजूदा शुल्क के विपरीत 24 घण्टों से अधिक और 15 दिनों तक अस्थाई अनुज्ञापत्र जारी करने के बारे में क्र.सं 4 पर प्रस्तावित टिप्पणी के कारण स्पष्ट करें।	शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
(9)	अनुसूची - 6.6. पत्तन की सीगाओं के भीतर लॉगों और टगों को किराये पर लेने के लिए प्रभार और अनुसूची - 6.7 कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार	
	(i) चूंकि किराया प्रभार क्षमता के आधार पर लॉगों/टगों के लिए प्रस्तावित क्र.सं 4 गए हैं इसलिए इन टगों/लॉगों के नाम निर्धारित करने के लिए यह ग्रासगिक नहीं होगा। अत एनएमपीटी इन अनुसूचियों में उपस्कर के वेयरिट नाम हटाने पर विचार करें।	इस टिप्पणी को ध्यान में रखा गया है परन्तु उपयोक्ता विभागों के भीतर अधिकारियों द्वारा सुलभ संदर्भ के लिए नाम व्यवस्थित किए गए हैं।
	(ii) प्रस्तावित दरमान में टिप्पणी 5(iii) अपूर्ण पाई गई है। एनएमपीटी उच्च टिप्पणी सशास्त्र कर।	इस सही किया गया है।
(10)	अनुसूची - 6.8 विविध प्रभार	
	(i) मद स II - घाट में प्रवेश के लिए अनुज्ञापत्र/लाइसेस जारी करने के लिए शुल्क अनुज्ञापत्र जारी करन के लिए क्र.सं 1, 3 स 5 और 9 में 20 मात्रातात से 50 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि प्रस्तावित करन के कारण स्पष्ट करे और पत्तन की समग्र अधिशेष रिथ्रीट के संदर्भ में औचित्य बताए।	शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
	(ii). मद स III - भारतालन मान के किराये के लिए शुल्क भारतालन मान के किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹0	र में परस्तावित ग्राहक मानकी प्रकृति ही है जिसे स्थीकार किया जाए।

	100 प्रति टन से ₹ 200 प्रति टन तिए जान ज उपलब्ध करवाई गई सवाओं की लागत में वृद्धि के गद्दन म आचित्य बताए।	
	(III) मद स IV - धर्मकाटों के प्रश्नों के लिए प्रभार रेलवे धर्म काटे में वैगन का भार तालने के लिए प्रभार म सवाधित मौजूदा क्रस (3) हटाने के कारण कृपया रप्प कर। -	गह इर इटान दा ब्राह्म लिया गया है ज्याकि यह सुधिधा इस समय म गृद नहीं है। जर्जर टर गशान तव किया जाएगा तब यह सुधिधा उपलब्ध होगी जाएगा।
	(IV) मद स V प्रयोग और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के प्रभारों में 50 प्रतिशत तक प्रस्तावित की गई वृद्धि का भी पत्तन की समग्र अधिष्ठप स्थिति के मददेनजर आचित्य बताए।	कूकि इसको द्यूति रेखर है इत्ततए इस वृद्धि में गमनित गजरप गण्य है।
(11)	इस प्राधिकरण ने आदश से टीएमपीटी/26/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वाग पत्तन द्वारा प्राधिकत संघ प्रदाताओं द्वारा ऑफर की गई/ऑफर की जान गति चिह्नित सुधिधा/सेवा के लिए पत्तन पर एकसमान रूप से ताग हारवर मायाइल क्रन के किराय की अधिकतम दर भनुमादित जी थी। तथापि मसादा प्रस्तावित दरमान म उक्त आदश म इस प्राधिकरण द्वाग अनुमोदित दरे शामिल नहीं की गई है जिन्ह शर्तों के साथ शामिल किया जाएगा।	
(12)	विषय प्रस्ताव पर लिखन उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतीया टिप्पणिया के लिए एनएमपीटी को पहल ही अग्रणीत की जा चुकी है। एनएमपीटी से अनुग्रह ह कि विभिन्न उपयोक्ता/उपयोक्ता की प्रतिनिधि गश्ताजा द्वाग कही गई बाता पर अपनी टिप्पणिया भेजन का अनुराग है। गया है जिनपर एनएमपीटी की टिप्पणियों की प्रतीक्षा है।	पत्तन ने बताया है कि जर्जर अम्युकेन्डा अलग से भजी गई है। तथापि जाइ टिप्पणिया नहीं भजी गई है।

11.4 पत्तन ने वर्ष 2010-11 के अनुमान का वार्ताविक आकड़ो से अद्या करत हुए नगर्नित लागत विवरण दाखिल किए हैं। ये 2011-12 के अनुमान बजट अनुमान के अनुगाम हैं ताकि इसन 2010-11 के वर्ताविक असेंट्र न आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के अनुमानों को पेश किया है। सशाधित लागत विवरण की गत्य विशेषताएं नीचे रपद की गई हैं—

(I) वर्ष 2010-11 में प्रहसित वार्ताविक यातायात और वर्ष 2011-12 से 2014-15 के अनुमान नीचे वित्कावद्ध लिए गए हैं—

(लाख टना म)

वर्ष	वार्तायात
2010-11 (वार्ताविक)	315.50
2011-12 (अनुमान)	330.00
2012-13 (अनुमान)	360.00
2013-14 (अनुमान)	401.00
2014-15 (अनुमान)	449.50

(II) एनएमपीटी ने परिस्पत्तय के सकल प्रयड में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए क्रमश ₹ 46 करोड ₹ 60.60 करोड ₹ 40.40 करोड और ₹ 0.76 राड के सवधना का प्रस्ताव किया है। परिस्पत्तय के सकल प्रयड के लिए प्रस्तावित मुख्य सवधन नीचे दिए गए हैं—

वर्ष	विवरण	₹ करोड़ में
2011-12	(क) वर्ष स 5-6 और 7 के पीछे भारी पैमेंट उपलब्ध करवाना	9.15
	(ख) कटेनर याड का मुद्दाहरण भ्रंत वित्तान	5.91
		कल 15.06
2012-13	(क) पीओएल वर्ष स 13 का निर्माण	55.00
	(ख) नए भाडागार का निर्माण	5.00
		कल 60.00
2013-14	(क) परिधमी गोटा कंत्र ग नए वर्ध ला निर्माण	30.00
	(ख) नए भाडागार का निर्माण	5.00
	(ग) बगलार ने ट्रेड प्राप्तोश। सेटर का निर्माण	5.00
		कल 40.00

2014-15	(क) पश्चिमी गोदी क्षेत्र में नए वर्ष का निर्माण	50.00
	(ख) मौजूदा वर्षों का सुधार और मुद्रांकण	8.00
	(ग) पत्तन अंतांक सड़कों का सुधार	10.00
	(घ) टगो/फलेटिंग क्रॉफटों का बदलना	5.00
	(ड) रेलवे माशीनिंग यार्ड में सुधार	5.00
	कुल	78.00

(iii) इसने 16 अक्टूबर 2009 से आगे (एमआरपीएल के साथ एमओयू का निकष्य) की अवधि के लिए केंआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क/लौह अयस्क गुटिकाओं और एमआरपीएल द्वारा प्रटीग्रेत पीओएल उत्पादों (एमआरपीएल द्वारा शामिल) के लिए दोगों प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पृथक लागत निरपा भेजे हैं। सभूत पत्तन के लिए पीओएल यातायात हतु पृथक लागत वितरण भजा गया है। एनएमपीटी द्वारा जारीत किए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समेकित और गतिविधियाँ/उप-गतिविधि- तार नामन विवरणों द्वारा पदस्थित लाभत स्थिति का सार देखे तालिकावद्वारा किया गया है—

क्र. सं.	प्रिंटर	परिचालन आय (₹० लाखों में)					निवास अविष्य (-)/पाठ (-) ₹० लाखों में)					निवास प्रविश्य (+)/नाम्य परिचालन आय के प्रतिशत तरफ में					निवास प्रविश्य प्रति १ परिवार
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12		
1.	एमआरपीएल एमपीएल कंपनी लौह अयस्क समिक्षा लोह अयस्क	3479.73	3524.27	4050.57	4244.11	15227.57	13806.77	1467.73	1324.67	8824.24	14668.57	1110.94%	9.61%	14.22%	9.22%	8.10%	
2.	केंआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क समिक्षा लोह अयस्क	125.57	125.57	125.57	125.57	498.28	498.28	498.28	498.28	498.28	498.28	24.73%	43.84%	27.00%	49.25%	41.21%	
3.	एमआरपीएल एमपीएल कंपनी लौह अयस्क समिक्षा लोह अयस्क	7.00	1815.61	2056.17	2104.0	71120.0	70081.0	70081.0	70081.0	70081.0	70081.0	1.96 5.5%	1.12 3.4%	611.00%	13.55%	135.61%	
4.	एमआरपीएल एमपीएल कंपनी लौह अयस्क समिक्षा लोह अयस्क	1436.07	15785.00	670.0	19747.00	57718.00	2153.46	18945.15	4826.65	6704.16	15265.67	14.6%	22.75%	27.56%	31.92%	24.22%	
5.	प्रिंटर गतिविधि	655.01	6555.58	126.61	8235.19	30212.42	110664.26	110794.57	132540.37	17082.60	135552.67	(-1)157%	(-1)126%	(-1)109%	(-1)90%	(-1)120.50%	
6.	गतिविधि	332.3	348.77	356.17	364.48	1431.51	1177.93	1134.54	1110.15	1179.79	1609.89	(-1)53.58%	(-1)38.56%	(-1)32.27%	(-1)46.63%	(-1)42.76%	
7.	गप्ता गतिविधि	480.54	3762.41	3842.18	3919.67	1223.33	494.22	1027.69	1109.40	1045.48	3751.79	13.38%	29.16%	28.67%	26.77%	24.56%	

12.1. एनएमपीटी ने बाद में पत्रों दिनांक 5 दिसम्बर 2011 और 8 दिसम्बर 2011 द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के सदर्म में और निवेदन/स्पष्टीकरण दिए थे जिन्हे नीचे सारबद्ध किया गया है—

(i) यातायात

(क) कोयले/काक में गत्तौता नवम्बर 2011 स आरा मौ० यूपीसीएल द्वारा निर्मित बीओटी जटी के परिचालन की वजह से है।

(ख) नवम्बर अत तक मौजूदा वर्ष के दौरान भी तक केवल 49000 मीट प्रहस्तित किया गया है। यह दर्शाता है कि प्रशुल्क प्रगताव में प्रतावयत पूर्वानुमान (310 लाख टन) पूरा नहीं हो सकता। इसलिए पूर्वानुमानित कार्गो सवधित और पोत सवधित आय कटौती के लिए समायोजित की जाएगी।

(ग). अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में दिया गया पूर्वानुमान (अर्थात् 1200 1300 और 1500 लाख टन) पूरा नहीं होगा और इसे शून्य मान जाए क्योंकि लौह अयस्क नियर्यत पर अधिनियम प्रतिवध जारी है और वर्तमान परिदृश्य पर विचार करते हुए निकट भविष्य में इस प्रतिवध के हटन की अनिश्चितता है। इसलिए उसकी पूर्वानुमानित कार्गो सवधित तथा पोत सवधित आय शून्य मानी जाएगी। राजस्व में कुल कटौती (कार्गो और पोत दोनों) एनएमपीटी द्वारा भेजी गई है जोके नीचे दी गई है—

वर्ष	लौह अयस्क के राजस्व में कटौती का प्रभाव (₹० लाखों में)
2011-12	219.63
2012-13	1018.91

2013-14	1109.98
2014-15	1287.96

(घ) पीपीसी अधीन वीओटी परियोजना – इस चक्र में रॉयल्टी राजस्व।

पीपीसी के अधीन केवल एक वीओटी परियोजना नवम्बर 2011 के दौरान में यूपीसीएल द्वारा शुरू की गई है। यह यातायात वर्ष 2011-12 से आगे के लिए अलग से पूर्णनुसानित किया गया है। तथापि 2011-12 के लिए 10 लाख टन का मूर्खनुसानित यातायात पूरी तरह से पूरा नहीं किया जा सकता क्योंकि व्यावसायिक परिचालन की शुरूआत ने काफी लिलब दुआ है। यह समावना है कि लगभग 400 लाख टन वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तिहत किया जा सकता है और नियन्त्रक टोटी 600 लाख टन होगी। नियन्त्रक रॉयल्टी कटौती रु 114 लाख होगी।

(ङ). जेटटी स 10 और 11 का स्थिति

जेटटी सं 10 और 11 के लिए चिह्नित जाती पर अलग-अलग एमओगू है। जृण राशि व्याज की दर परिसपत्रि मूल्य मूल्यांकन आदि के आधार पर, प्रत्यक्ष वर्ष के लिए दर अलग से परिणामित की गई है। जेटटी स 10 व लिए एमओगू 15-10-2009 और जेटटी स 11 के लिए एमओगू 31-03-2011 का समाप्त हुआ है। एमओगू की समाप्ति के बाद पत्तन का जेटटा स 10 और 11 पर किसी पार्टी से काई दायित्व नहीं है और इसलिए दरमान के अनुसार सामान्य दर लागू है।

(क) कआईओसीएल के भागमें वर्ष 2006-07 से आगे की विस्तृत पणनाए भेजी गई हैं।

(ii). आय

(क) आरसीएचडब्ल्यू आय

प्रति टन द्वारा ओर दरमान में शामिल गणनाए दर्शाई गई है। प्रति टन प्रस्ताव में ही बदलाव दिखाई दिया है कि आतंरिक लर्वी तत्व शामिल नहीं किया गया है जबकि दरमान में यह आय का हिस्सा है।

(ख). आरसीएचडब्ल्यू से कोई अतिरिक्त आय प्रस्तावित दर पर नहीं है। यह केवल घाटा अधीन है। आगे ओर कठाती प्रातिवध की वजह से लौंग अयस्क काढ़ना में जटौती और वीओटी परिचालन में कोयला स्थानात्मक की वजह से है।

(ग) गह पुष्टि की गई है कि आरसीएचडब्ल्यू ओर नियाजित पृजी का व्यय समग्र लागत विवरण में लिए गए हैं।

(घ) यह पुष्टि की गई है कि पोत सवधित भवार से आय सभी वर्षों के लिए 1 अमेरिकी डॉलर – ₹ 0.4582 अनुमानित की गई है। यह 2010-11 के ग्रास्तविक आकड़ों के संर्वर्ध में प्राप्त की गई ओसत दर है।

(ङ) यह मत्त्य है कि उत्तर देशीओं और वर्ष छिंगदे में कटेनर पोना के लिए 25 प्रतिशत ओर क्रूज पोता के लिए 50 प्रतिशत की दर से शाड़ी रियलेट दी गई है। कटेनर तथा क्रूज पोता के लिए वर्ष 2007-08 2008-09 के प्रत्यक्ष वर्ष दहु लगभग ₹ 0.200 लाख और 2009-10 तथा 2010-11 के लिए ₹ 0.10.00 लाख की छूट आफर की गई है।

(iii) मुख्य परियोजनाए पूर्णता

(क) वर्ष 2011-12 में शुरू होने की ममावना वाली यूपीसीएल पारश्वजना नवम्बर 2011 में अपन परिचालन शुरू कर दुकी है।

(ख) यूपीसीएल से रॉयल्टी आय में ₹ 14.97 लाख की कटौती के गणितामर्द्द वर्ष 2011-12 के लिए 600 लाख टन की जटौती होगी। काई आतंरिक व्यय नहीं है। तथापि यौजा आय में कुछ कटौती होगी।

(ग). रॉयल्टी का सव्यवहार यह टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार होगा। फार्म 9 केवल यूपीसीएल रॉयल्टी और अन्य आय दर्शाता है क्योंकि पीपीपी के अधीन कटनरयुक्त अयस्क प्रहस्तन सुविधा लौह अयस्क निर्यात पर प्रतिबंध की वजह से अभी तक पूरी नहीं हुई है।

**(iv). व्यय:**

(क). पत्तन ने 2010-11 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए 6 प्रतिशत की वृद्धि (वितनवृद्धि के लिए 3 प्रतिशत और आईडीए के लिए 3 प्रतिशत) पर विचार किया है जोकि ओचित्यपरक है। परन्तु हमने 2011-12 के लिए सरकार द्वारा यथा अनुमोदित बीई/आई को बनाए रखा है। तथापि, हमने बढ़ोतारी का अनुमान नहीं लगाया है जोकि 1-1-2012 से मजदूरी सशोधन की वजह से होने की संभावना है। इस प्रयोजन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया जाए। इस सबध में, 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर मजदूरी सशोधन प्रभाव की मणना भेजी गई है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी सशोधन का कुल प्रभाव नीचे दिया गया है:-

वर्ष	रु 10 लाखों में
2012-13	1216.81
2013-14	1289.82
2014-15	1367.21

(ख). इसके बाद पत्तन ने प्रश्न तथा उपदान अंशदान में क्रमशः 27 प्रतिशत और 8.33 प्रतिशत की दर से मजदूरी सशोधन पर विचार करने का अनुरोध किया है।

**(v). पेंशन निधि:**

(क). एक्युरियल मूल्यांकन एलआईसी द्वारा 2009-10 में मौजूदा कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के आधार पर और आरसीएचडब्ल्यू तथा एनएमपीटी के मामले में सशोधित मजदूरी कार्यान्वयन की तारीख के लिए 2010-11 हेतु तदर्थ आधार पर किया गया था। यह 2011-12 के दौरान किया जाएगा। यह अनुरोध किया गया है कि 2010-11 के ₹ 0.50 करोड़ की सीमा तक कमी प्रशुल्क प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय सुविचारित करें।

(ख). प्रति वर्ष सामान्य अंशदान ₹ 3000 लाख लिया गया है। तथापि, 2011-12 बीई/आई में निर्दिष्ट अंतिरिक्त राशि 2008 से 2011 के दोनों सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए वार्षिकी की खरीद के लिए हैं और 2007-08 से पहले वार्षिकी की पुनर्खरीद पहले ही की गई है।

(ग). उपर्युक्त (ख) अधीन, किया गया प्रावधान पर्याप्त होगा। तथापि, एक्युरियल मूल्यांकन अपेक्षाओं के निर्धारण के लिए प्रत्यक्ष वर्ष किया जाता है।

**(vi). मूल्यांकन:**

वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन ने मजूरशुदा बजट के अनुसार आकड़े पर विचार किया है जबकि सभी अन्य वर्षों के लिए इसे जीवी में संकर्तन के आधार पर परिगणित किया गया है।

**(vii). एफएमआई:**

(क). लाइसेंस शुल्क रॉयल्टी में लिया जाए और टीएमपी द्वारा एस्को खाते में स्थानातरित किया गया है। तथापि, भूमि कियाय की एक छोटी राशि भी एचएमसी परिचालकों से वसूल जी गई है जिसे सामान्य राजस्व में शामिल किया गया है।

(ख). एचएमसी पिनिर्दिष्ट प्रधिक के लिए टेडर आधार पर परिचालित किया जाता है। सरकार ने टेडर आधार पर एचएमसी के नवीकरण की एनएमपीटी के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया था परन्तु पीपीपी मॉडल अंगीकृत करने की सलाह दी गई थी। इसलिए कटौती की गई है।

## (viii). नियोजित पूजी

## (क). प्रमुख निवेश – सक्षिप्त व्योरे

		रु० करोड़ों में	पूरा होने की तारीख
2012-13	पीओएल बर्थ (बर्थ स 13) भाडागार	55 00 5 00	2012-13
2013-14	पश्चिमी गोदी आर्म में नया बर्थ	30 00	परियोजना को अभी तक नहीं लिया गया है।
	भाडागार	5 00	
	टीपीसी	5 00	
2014-15	पश्चिमी गोदी आर्म में नया बर्थ वर्तमान बर्थों में सुधार फ्लोटिंग क्रॉफ्टो को बदलना सड़क में सुधार रेलवे गार्डलिंग यार्ड	50 00 8 00 5 00 10 00 5 00	

(ख). अतिरिक्त यातायात नए पीओएल बर्थ (जटठी स 13) के मामले में वर्ष 2012-13 के पूर्वानुमान के लिए सुविचारित किया गया है।

(ग). पश्चिमी गोदी आर्म में एक नए बर्थ का सृजन करने की परियोजना की योजना बनाई गई थी और तदनुसार 2013-14 में रु० 30 00 करोड़ और 2014-15 में रु० 68 00 करोड़ का निवेश प्रदर्शित किया गया है। तथापि सरकार ने अभी तक निवेश अनुमोदित नहीं किया था। इसलिए निवेश की अनिश्चितता है। इसलिए क्षमता सर्वर्धन और अतिरिक्त यातायात पर विवार नहीं किय गया है।

(घ). बर्थ के लिए जीवनकाल पश्चिमी गोदी आर्म का प्रत्यापित निवेश के लिए 75 आर्म सुविचारित किया गया है और तदनुसार मृत्युहास दर का प्रतिशत निर्धारित कर यदि समागमित ज्ञान की आपश्यकता हो।

(इ) एमआरपीएल / केंआईओसीएल / एनएमपीटी के मामले में पूर्ण अधिक के लिए आरप्रार्मीड के सबध में विवरणों की प्रति सत्यापन के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए दिए गए हैं।

## (ix) अन्य मुददे

(क) उत्पादकता के लिए आधार प्रहसित वासांगक यातायात और कार्गो की उरा नोग के प्रहसित के लिए युक्त किए गए गणा की सख्त्या को लेखा में लत हुए औसत आधार पर नोटर्स लिया गया है। प्रगताव म दिया गया डाटा 2006-07 और 2007-08 पर आधारित था। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए प्रामाणिक गृहना उपलब्ध करवाई गई है।

(ख) निर्यात के लिए लोह अयस्क प्रतिवध का प्रभाव प्रति टन प्रस्ताव पर पार्कलित भाय म सुविधारेत कर। इसी तरह पत्तन प्रहसित से श्रीओटी पार्कलित तक रथानतोर्स कोयला के डिस्से गो समागमित के जान दी जरूरत ह। कुल विवेका उपलब्ध करवाई गई है।

(ग) पत्तन म अनुरक्षण निकर्षण एमआरपीएल केंआईआसीएल और एनएमपीटी के बाह्य गत्या परम्परा सहमत कार्गो अनुपात आधार पर अभी तक लगाएत किया गया है। एमआर्म ने नमायें ८० इस केंआईआरपीएल और एनएमपीटी के लिए ही आवर्टेत किया है। गावतन का आधार १००% अनुपात हाया द्याकि कवल गहरे दुयाव वाल वर्थ केंआईआसीएल तल कार्गो भार एक सामान्य कार्गो वर्थ ८ जिन निकर्षण पर अधिकतम लाय लिया गया है।

(घ). वर्तमान में सभी पीओएल उत्पाद उत्पाद का निर्यात या कच्चे तेल का आयात वर्तमान वर्षों में पहारत में किया जाता है तथा और एक उत्पाद बथे (जेटटी सं 13) 2012-13 में जाड़ा जाएगा। एमआरपीएल दो स्तरों अर्थात् प्रथम घरणमें 12 से 15 एमएमटीपीए और उसके बाद दूसरे स्तर में 18 एमएमटीपीए में उनकी रिफाइनरी की क्षमता बढ़ाने के मददेनज़र कच्चे तेल के आयात का प्रहस्तन करने के लिए विशेष रूप से एसपीएम के निम्नलिखित की परियोजना शुरू की है। उनकी परियोजना का प्रथम घरण 2012-13 तक पूरा होने की उम्मीद है। हमारे मशोधन प्रस्ताव जमा रखते समय हमारे पत्र दिनांक 06-08-2011 (पैरा 5 का अवलाकन करें) में इसे मुख्य रूप से दिया गया है। यह सभी मुख्य रूप से बताया गया है कि एक बार एमआरपीएल परियोजना शुरू हो जाती है तो उपर्युक्त तेल वर्षों में कम हो जाएगा और इस प्रयोजन के लिए एफओएस की विधि पर, एमआरपीएल और एनएमपीटी न्यूनतम गारटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) के लिए परस्पर सहमत है। तथापि, एनएमपीटी के प्रस्ताव में तेल कार्गो थ्रुपुट सर्वोत्तम स्तर पर सुविधाचित किया गया है। टीएमपीटी के प्रबाव को स्वीकार करें और दर में कुशन अफार्ड करे क्योंकि उनकी प्रथम स्थिति इस संशोधन के बहुत में आती है। पीओएल के लिए उपर्युक्त की गणना के प्रयोजन के लिए पत्तन ने घाट लंबाई अनुपात, जीआरटी अनुपात और कार्गो अनुपात के आधार पर व्यय के आवटन पर विचार किया है। वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए जेटटी सं 10 और 11 के लिए एमआरपीएल ऋण पर ब्याज भेजा गया है।

(ड). चर्चाधीन दरमान संशोधन प्रस्ताव सिनाय कुछ लघु मदा में ऊर्ध्वमुखी संशोधन के मौजूदा दरों को बनाए रखने की मांग करते हैं। इसी तरह प्राप्ति टन प्रस्ताव ने घाटा पत्तन द्वारा जहाँ कहीं अर्जन द्वारा तब तक आमलिते किया जाना है जब तक यह लोह अयस्क फाइनों के लिए वैकल्पिक सामान्य कार्गो आकर्षित नहीं करता है। इसलिए संतुलित समय का राजस्व एवं व्यय के सापेक्ष आरआसोई में सुविचारित किया जाना चाहिए।

(x). हमारे अनुरोध पर एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए आरसीएचडब्ल्यू द्वारा अर्जित कार्गो-वर औसत उत्पादकता भेजी है।

### 12.2. संक्षेप में, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित मिन्मलिखित युग्म संशोधन हैं

- लौह अयस्क के लिए यातायात वर्तमान पारंपरिक और माननीय भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिकारित प्रतिवंध को ध्यान में रखते हुए संशोधित किया गया है।
- बीओटी परियोजना के लिए यातायात पूर्वानुमान नवम्बर 2011 से 50 ग्रीष्मीय द्वारा शुरू किया गया है। इसलिए, मैं 0 ग्रीष्मीय द्वारा प्रहस्तित यातायात (ताप कोयता) संशोधन किया गया है। तदनुसार, रॉयल्टी प्रक्षेपण भी संशोधित किया गया है।
- आरसीएचडब्ल्यू की प्रति टन दर वे लिए आय पूर्वानुमान भी लोह अयस्क के यातायात में बदलाव के परिणामस्वरूप बदलाव करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- पहले परिकल्पित 3 प्रतिशत के विपरीत 6 प्रतिशत की वृद्धि सुविचारित की जाए।
- 1-1-2012 से प्रत्यायेत मजदूरी संशोधन के परिणामस्वरूप वर्तना भौंग मजदूरी के लिए पूर्वानुमानित 15 प्रतिशत वृद्धि पर विचार की।
- एकच्चरियल मूल्यानुकूल 2010-11 तक सुविचारित किया गया है और रु0 5 करोड़ की रीमा तक कमी भी प्रशुत्क प्रस्ताव का अतिम स्तर देते समय सुविचारित किया जाए।
- 2012-13 के दोस्रा एसपीएम की अपनी शुरूआत के लिए एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच यथा परस्पर सहमत एमजीटी पीओएल दर में कुशन के लिए टीएमपीटी द्वारा सुविचारित किए जाने की जरूरत है।

### 12.3. यह दिया जाए कि उपर्युक्त प्रश्नावों के प्रमाण की गजह से दरों में तक्षण की मांग गाली गतिवेशीयों में और अधिक घाटा होगा। इसलिए, सिवाय विशेष मदों के प्रशुल्क में कोई बदलाव नहीं करने के लिए पत्तन के एवं वर्तन के एवं वर्ती प्रस्ताव को समीक्षित किए जाने की जरूरत है और टीएमपीटी से अनुरोध है कि प्रशुल्क में उपायुक्तत वृद्धि करने के लिए प्रस्तावित प्रभारों को लेखा में लेया जाए। इसलिए, यह अनुरोध है कि टीएमपीटी कृपया सकारात्मक विचार कर और इसपर ध्यान दे और तदनुसार आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्रति टन दर सहित प्रशुल्क वृद्धि करे।

### 13. एनएमपीटी ने पत्र दिनांक 22 नवम्बर 2010 द्वारा सूचित किया है कि पत्तन ने 15 अक्टूबर 2009 तक वर्ष 2002-03 (अर्थात् एमओयू की समांख्यिक तरफ) से जेटटी सं 10 और 2002-03 से 2010-11 तक जेटटी सं 11 की समस्ते में घाटशुल्क दर आगामी को अतिम स्तर दिया है। सत्यापन और पुस्ति के लिए एमआरपीएल को ये अतिम गणनाएँ भजी गई हैं और एमआरपीएल से प्रांगोनी पापत होने के बाद टीएमपीटी को प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत है।

14. इस मामले में विचार-विमर्श सदृशी कार्यवाहिया इस प्राधिकरण के जार्यालय में आमलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त हुई टिप्पणियों और सबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासांगिक पक्ष को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यारे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्री सूचना के सदर्भ में, निम्नलिखित विन्दु प्रकट होते हैं-

(i). इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनाक 11 मई 2008 द्वारा अनुमोदित न्यू मगलूर गत्तन न्यार्स (एनएमपीटी) के दरमाने की वैधता 31 मार्च 2009 तक थी जिस पत्तन के अनुरोध पर कई बार विस्तारित किया गया है और अतिम विस्तार इस शर्त के अधीन 30 सितंबर 2011 तक स्वीकृत किया गया था कि भविष्य प्रशुल्क में अनुमत स्तर के बाद अधिशेष, यदि कोई हो पूर्णत समायोजित किया जाएगा।

उद्घासित करते हुए कि पत्तन द्वारा अनुसरित लेखाकान प्रक्रिया वैयक्ति उप गतिविधिया की लागत स्थिति को नहीं लेती है, पत्तन से पहले अनुरोध किया गया था कि उनके मामले में उप-गतिविधि-बार लागत विवरण पर जोर नहीं दिया जाए। जब निर्धारित प्रारूप के अनुसार उप-गतिविधि-बार लागत विवरण दाखिल करने की जरूरत पर जोर दिया जाता है तो पत्तन ने अपने पत्र दिनाक 6 अगस्त 2011 द्वारा 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के आधार पर अपना लागत विवरण पुन अनुमानित किया है और कार्गा प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पीओएल गतिविधि और लौह अयरस्क (क्राईआसीएल) के लिए पृथक उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल करने की काशिश भी की थी। पत्तन न बाद में वित्तीय विवेकाओं गाली रिभिन्न हाल ही की घटनाओं अर्थात् उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिरोपित प्रतिवधि की वजह से वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित लौह अयरस्क यातायात में कमी और अनुवर्ती वर्षों के अनुमानों में इसका परिणामी प्रभाव जनवरी 2012 से देय तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी अधिकारियों की मजदूरी संशोधन आदि को सामने लाया है। इसने पत्तन द्वारा सुविचारित 3 प्रतिशत की बजाय 6 प्रतिशत के लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है। पत्तन ने लागत विवरणों में इन मदों के वित्तीय प्रभाव को नहीं लिया है परन्तु इसका प्रभाव अलग से भेजा है।

एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनाक 6 अगस्त 2011 द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव एनएमपीटी द्वारा अपने पत्रों दिनाक 5 दिसंबर 2011 और 8 दिसंबर 2011 द्वारा किए गए अनुवर्ती निवेदनों इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों का साथ पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii) (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड 21 प्रयनित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्यास किए गए पूर्वानुमानों व सदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन की वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पाद। की रामका जनन का अधिकार दता है।

(ख) एनएमपीटी जा संजूदा दरमान वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए भग्नानित स्थिति के आधार पर मई 2006 में प्रारूप दित किया गया था। पिछल प्रशुल्क आदेश में 1 पल्ल रिकाइनरी पटोफिलस लिमिटेड (एमआरपीएल) और फुदेमुख आयरन बॉर्न रूप्पनी लिमिटेड (क्राईआसीएल) गतिविधिया (जो घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए पृथक एमओएल द्वारा शासित हाती है) एवं इन दो गतिविधियों के सिवाय लागत रिथति गाहेत समग्र पत्तन की लागत। ऐसे एनएमपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जाच की गई थी।

(ग) जटटी संख्या 5 और 11 दाना पक्ष के बीच हुए पृथक समझोता ज्ञापन (एमआयू) के आधार पर मंगलूर रिफाइनरी पद्धति एन्कॉन्ट्रैक्ट (एमआरपीएल) के कार्गो के लिए उपयोग की जाती है। इस प्राधिकरण ने विभिन्न आदेशों के माध्यम से एमआयू के अनुसार घाटशुल्क दर के परिकलन के लिए कार्यालय निर्धारित की है। एनएमपीटी न बताया है कि जटटी स 10 के मामले में एमआयू 15 अक्टूबर 2009 और जटटी स 11 के मामले में एमआयू 31 मार्च 2011 को समाप्त हो चुका है।

एनएमपीटी न जटटी स 10 के लिए वर्ष 2005-06 से 2010 तक और जटटी स 11 के लिए 2005-06 से 31 मार्च 2011 तक एमआरपीएल के लिए घाटशुल्क गणना जा सार भेजा है। पत्तन को यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि यह एनएमपीटी एमआरपीएल और क्राईआसीएल के बीच व्याया का आवटन एमआरपीएल के लिए घाटशुल्क दर के परिकलन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए होगा गया है। पत्तन ने इस संबंध में जट 5। नहीं दी है परन्तु बताया है कि उसने सलगान के लिए एमआरपीएल की घाटशुल्क दर भी गणना भ्रगान की है। 2002-03 के बाद की अवधि के लिए जटटी स 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दरों के निर्धारण के लिए पृथक कार्यवाहिया तय शुरू की जाएंगी जब एनएमपीटी से ऐसा प्रस्ताव प्राप्त होगा।

इसी तरह, केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर भी सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (स्टील) के बीच 27 मई 1992 को हुई अतर-सचिवीय बैठक में लिएगए निर्णय और पत्तन तथा केआईओसीएल से परस्पर सहमत प्रस्ताव का अनुसरण करते हुए वास्तविक व्यय के सदर्भ में वार्षिक रूप से अलग-अलग निर्धारित की गई हैं। केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए सहमत प्रस्ताव के आधार पर वर्ष 2008-09 तक निर्धारित की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, एनएमपीटी से प्रस्ताव की अभी तक प्रतीक्षा है।

एमआरपीएल और केआईओसीएल मामलों में शेष अवधि के लिए घाटशुल्क दर का निर्वाचन पूर्वक कार्यवाही हैं और केवल तभी लिया जा सकता है जब एनएमपीटी द्वारा औपचारिक प्रस्ताव प्राप्त हो। पूर्व वास्तविकताओं के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, समग्र पत्तन की लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वास्तविक आकड़ों का विश्लेषण करने के लिए अगीकृत किया गया है। पूर्व अवधि के लिए विश्लेषण नीचे स्पष्ट किया गया है—

- पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार एनएमपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के आय अनुमान घाटशुल्क दर आरसीएचडब्ल्यू लेवी और पोत सबधित तथा अन्य प्रशुल्क मदों में किए गए सशोधनों/बदलावों में की गई प्रशुल्क कटौती के सदर्भ में तीन वर्षों की अवधि में ₹ 32.62 करोड़ की कटौती की गई है।
- एनएमपीटी ने कहा है कि उसने कटेनर पोतों के लिए पत्तन देयताओं आर बर्थ किराये के मामले में 25 प्रतिशत और पत्तन देयताओं तथा बर्थ किराये के मामले में क्रूज पोतों के लिए 50 प्रतिशत की सीमा तक रियायत प्रदान की है। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित राजस्व पोतों की इन श्रेणियों को प्रदान की गई रियायत के परिणामी प्रभाव पर विचार करेगा। पूर्व अवधि के विष्टेषण के प्रयोजन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार वसूली-योग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है और इसलिए एनएमपीटी द्वारा अपने विवेक से दी गई रियायतों की वजह से राजस्व में कटौती पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन ने उपर्युक्त प्रशुल्क मदों में अनुमत रियायत का प्रभाव 2007-08 और 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 2 लाख और वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 10 लाख दर्शाया है। रियायत/प्रोत्साहनों का वित्तीय प्रभाव तत्सम्बन्धी वर्षों में प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व में जोड़ा गया है।
- वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) और वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) शीर्ष के अधीन व्याज आय और व्याज व्यय (एमआरपीएल ऋण से इतर), (वर्ष 2006-07 में) व्याज के नुकसान का पायधान पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए अलग रखे गए हैं। गोपेंक लेखों में प्रतिवेदित एफएमई में एमआरपीएल जेटटी हेतु लिए गए ऋण पर व्याज घटक और अन्य ऋण पर व्याज शामिल हैं और पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2010-11 के अपेक्षित व्यारे भेजे हैं। एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच हुए एमओयू के अनुसार, एमआरपीएल से लिए गए ऋण पर व्याज एमआरपीएल को समर्पित जेटिटों के लिए घाटशुल्क दर पर निर्धारिण के लिए स्वीकार्य है। पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान भी एमआरपीएल ऋण पर व्याज पत्तन की समग्र लागत स्थिति का विश्लेषण करते समय सुविचारित की गई थी। वास्तविकताओं का विश्लेषण करते समय इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है।
- दाखिल किए गए लागत निवरण में, पत्तन ने एफएमआई शीर्ष के अधीन वर्ष 2007-08 से 2010-11 के दौरान अर्जित क्रमशः ₹ 163.4 लाख, ₹ 222.8 लाख ₹ 260.16 लाख और ₹ 343.23 लाख के लाइसेंस शुल्क के द्वारा अर्जित वास्तविक आय बताई है। यह पत्तन में हारवर मोबाइल क्रेन टैनात करने वाले अधिकृत सेवा प्रदाताओं से लाइसेंस शुल्क से संबंधित है। सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाए जाने वाले एचएमसी का किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/16/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 में निर्णय दिया था कि उनक मामले में एचएमसी सेवा प्रदाता से लाइसेंस शुल्क पत्तन में प्रचलन के लिए उन्हे लाइसेंस प्रदान करने की विवारार्थ रॉयल्टी है और यह स्वीकार नहीं किया है कि प्रशुल्क निर्धारित करने में यह लागत तत्त्व है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड 263 रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का कम स कम 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अतरित किया जाना विभिन्न रूप से किया गया है। पत्तन ने एस्क्रो खाते में एचएमसी के सेवा प्रदाता से लाइसेंस शुल्क लिया है और कहा है कि वसुल किया गया भूमि किराया पत्तन के सामान्य राजस्व में शामिल किया गया है। पत्तन द्वारा प्रधित

स्पष्टीकरण के आधार पर एफएमआई के अधीन प्रतिवेदित एचएमसी के सेवा प्रदाता से संपूर्ण लाइसेस शुल्क एस्क्रो खाते में अतरित किए जाने पर विवार किया गया है।

- पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुबत पेशन/उपदान अशदान 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 600 लाख था। वास्तविक पेशन/उपदान अशदान वर्ष 2006-07 से 2008-09 में क्रमशः ₹ 2045.18 लाख, ₹ 3022.72 लाख और ₹ 4253.75 लाख प्रतिवेदित किया गया है। पत्तन से पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित एनएमपीटी के अनुमानों का सापेक्ष पेशन/उपदान में वास्तविक अशदान में भी वृद्धि के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि की भटीकता और पर्याप्तता साविधिक लेखापरीक्षा द्वारा ध्यानपूर्वक सर्वीशित की गई है और लेखापरीक्षा द्वारा यथा सुझाव गह सुनिश्चित करने के लिए उपग्रह कार्बवाई की गई है कि दो निधियों पे किए गए अशदान और निधियों दोनों में पर्याप्त शेष जमा निर्मित किया गया है। एकव्यूरियल मूल्यांकन पर, आधारित है और एतआईसी से प्रत्येक वर्ष जिया जाता है। इसने यह पुष्टि भी की है कि पूर्व अवधि रो सवाधेत कोई देयता शामिल नहीं की गई है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर तत्सवधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेशन/उपदान निधि में किए गए वास्तविक अशदान पर विवार किया गया है।
- वर्ष 2008-09 के दासावेक आकड़ों में छुट्टी नकदीकरण सब्धी ₹ 1132.28 लाख का प्रावधान किया गया है। पत्तन ने ऐस्ट किया है कि छुट्टी नकदीकरण निम्न के प्रावधान की भुक्तान तेखापरीक्षा द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार 2009-09 से की गई है और इसलिए इस पिछले प्रशुल्क सशोधन में विचार में नहीं लिया गया था। चूंकि वर्ष 2010-11 में छुट्टी नकदीकरण के लिए किया गया प्रावधान पूर्व अवधि के लिए यताया गया है और अनुवर्ती वर्षों। अथवा भविष्य वर्षों 2011-12 से 2014-15 के अनुमानों के लिए इसपर विचार नहीं किया गया है, इसलिए इस मद पर विवार किया गया है। वीओ चिदम्बरनारायण पत्तन न्यास के सामान्य सशोधन को अतिम रूप दिए जाने के समय भी छुट्टी नकदीकरण के लिए सम्मान प्रावधान पिछली अवधि की अतिम लागत स्थिति का विश्लेषण करते समय स्पीकृत किया गया था।
- पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 299 के आधार पर कार्य पूजी की गणना नहीं की थी। देनदारियों, वस्तुसूची और रोकड़ जमारशियों के रूप में मौजूदा परिसपत्तिया दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किए गए प्रतिमानकों के अनुसार हमारे द्वारा परिगणित किए गए हैं। मौजूदा परिसपत्तियों में तदनुसूची मौजूदा देयताओं की मदा पर वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट विचार किया गया है। ऐसे विपरित कार्य पूजी के आकड़े नकारात्मक हो जाएंग। परिणामस्पद्य कार्यपूजी शृंखला मानी गई है। सक्षेप में वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निवल अवल गरिसपत्तिया नियोजित पूजी रूप में सुविचारित की गई है।
- एनएमपीटी द्वारा प्रेषित पत्तन की अभिकल्पित क्षमता 2007-08 में 435 लाख टन और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए 442 लाख टन प्रतिशत है। पत्तन ने वर्ष 2006-07 के लिए अभिकल्पित क्षमता नहीं दर्शाई है और इसलिए इसे पिछले प्रशुल्क सशोधन में यथा सुविचारित 353 लाख टन सुविचारित किया गया है। उक्त गणों के दोरान एनएमपीटी में प्रहसित समग्र यातायात को लेखा में लेते हुए पत्तन की कुल अभिकल्पित क्षमता के सदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए क्रमशः 97.28 प्रतिशत 81.49 प्रतिशत 83.01 प्रतिशत और 71.38 प्रतिशत परिगणित होता है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है इसलिए नियोजित पूजी पर प्रतिलाभ भर्त्ता एमआरपीएल और कआईआसीएल परिसपत्तियों के अलावा एनएमपीटी परिसपत्तिया व्यवसाय गरिसपत्तियों पर 15 प्रतिशत और व्यवसाय सवधित परिसपत्तियों पर 6.36 प्रतिशत पर पारेफलित की गई है जेसा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के पिछले प्रशुल्क आदेश में स्तर पर रखीकृत किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए व्यवसाय परिसपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ दोनों वर्षों के लिए स्पीकृत किया गया है और व्यवसाय सबधित परिसपत्तियों के लिए उक्त दो वर्षों हेतु 8.40 प्रतिशत और 8.14 प्रतिशत प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- एमआरपीएल तथा कआईआसीएल के गामले में स्वीकृति-योग्य प्रतिलाभ घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए पृथक एमओयू व्यवस्थाओं द्वारा शासित किए जाते हैं और इसलिए गामलागताओं का विश्लेषण करते समय इस स्थिति को स्थीकार किया जाना चाहिए। यहां पर यह नल्लेख करना प्रासादिक है कि वर्ष 2006-07 से 2010-11 हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रेषित

एमआरपीएल जटिटया हतु घाटशुल्क दर की गणना एमआरपीएल द्वारा अभी तक सत्यापित नहीं को गई है। अत एनएमपीटी द्वारा प्रतिमदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और यास्तविकताओं के विश्लेषण के समय विचार किया गया है।

वार्षिक लेखों में निवल अचल परिसंपत्तिया एमआरपीएल (फेस 1 और फेस 2 दोनों) और केआईओसीएल के लिए अगली निर्धारित परिसंपत्तियों में बाटा गया है। केआईओसीएल के मामले में सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (स्टील) के बीच 27 मई '992 का हुई अतर-सचिवीय बैठक में निर्णीत कार्यपद्धति और इस सबध में एनएमपीटी और केआईओसीएल दोनों द्वारा सहमत ला अनुसरण करते हुए ₹ 40.80 करोड़ पर 6 प्रतिशत वार्षिक की दर से ₹ 241.80 लाख का निर्धारित प्रतिलाभ स्वीकार्य है।

एमआरपीएल से सबधित परिसंपत्तियों के मामले में इस प्राधिकरण ने एमआरपीएल जेटटी के लिए घाटशुल्क दर की गणना को पद्धति में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच विवाद ली कुछ भदों रो सबधित आदेश में आदेश सं एनएक/एनएमपीटी/56/97-टीएमपी दिनांक 19 जुलाई 2000 में निर्णय दिया था कि एमआरपीएल परिसंपत्तियों पर 3 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया चाहिए और एमआरपीएल क्रण का पुनर्मुग्यतान भी घाटशुल्क दर की गणना में सुविचारित किया जाना चाहिए। इसी आदेश पर इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि पत्तन एमआरपीएल कार्यों के प्रक्रियान से प्रत्यक्ष द्वा अप्रत्यक्ष रूप में सबधित समान परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिलाभ के दावे का छक्कर है; लक्ष्यधात, एनएमपीटी गे पशुत्क के सामान्य नगांगन से सबधित 9 अगस्त 2001 को पारित आदेश में, यह स्पष्ट किया गया था कि क्रण पुनर्मुग्यतान की किरत घाटशुल्क दर के परिकल्पन में उस सीमा तक अवश्य सुविचारित की जानी चाहिए जहां तक यह गणना में पुणिगणित मूल्यहास से अधिक हो। वर्ष 1996-97 से 1999-2000 के लिए और वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 के लिए जेटटी सं. 10 हतु निर्धारित घाटशुल्क दर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागून कार्यपद्धति पर आधारित है।

यूर्वती आदेशों में इस प्राधिकरण के निर्णय के आने से, एमआरपीएल जिसपत्तियों पर 3 प्रतिशत प्रतिलाभ पूर्व अवधि 2006-07 से 2010-11 के लिए सुविचारेत किया गया है। क्रण का पुनर्मुग्यतान समग्र अविशेष स्थिति से अलग से लिया गया है और दाद में स्पष्ट किया गया है।

यह पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण के 19 जुलाई 2000 के आदेश गे 10 समय निर्धारित पत्तन परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिलाभ नीकृत्या के लिए रिजर्व, कॉपिटल परिसंपत्तिया का बदलना और आधुनिकीकरण और विकास के लिए रिजर्व, क्रण का पुनर्मुग्यतान और आक्रमिकता, और शेष 12 प्रतिशत क्रण लागत के सबध में पत्तन द्वारा की जाने वाली 3 प्रतिशत अनेकार्य अशदान पर आधारित था। यह 2005 से पहल प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए अनुसारित दौटकोण था; पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा घोषित 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनरों दोनों के लिए समान प्रि-टेक्स दर पर कैपिटल ऐसेट प्राइजिंग माडल (सीएपीएम) के अनुसार निर्धारित नियोजित पूजी पर स्वीकृत किया जाने वाला प्रतिलाभ निर्धारित करत है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए 15 प्रतिशत प्रतिलाभ और व्यवसाय परिसंपत्तिया पर 2009-10 से 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकार किया गया है। एनएमपीटी ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत आरओसीई के विपरीत एमआरपीएल गतिविधि के लिए पत्तन की संयुक्त परिसंपत्तिया पर नियोजित पूजी पर 18 प्रतिशत प्रांत नाम परिकलित किया गया प्रतीत होता है। संपूर्ण एनएमपीटी परिवापत्तियों पर ऐसे प्रशुल्क आदेश में यथा स्वीकृत वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक की दर से प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। 2009-10 से अनुवर्ती वर्ष के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यथा निर्णीत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ 2011 किया गया है। जैसाकि पहले यताया गया है एनएमपीटी द्वारा परिकलित कार्य पूजी 2006 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। हमारे विश्लेषण में कार्य पूजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधा पर मूल्यांकित की गई है और यह नवगणनक हो गई है और इसलिए इस एनएमपीटी और एमआरपीएल के लिए शून्य माना गया है। इस सीमा तक आरओसीई का परिकलन सही किया गया है।

(III). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के जाड की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमान नीचे तालिकायद्वय किए गए हैं। 2009-10 और 2010-11 के सदर्भ में वारतात्कर रिपोर्ट निम्नान्वयन तालिका में बताया से दर्शाई गई है—

विवरण	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए जाड (₹० लाखों में)				वर्ष 2009 और 2010-11 के लिए जाड (₹० लाखों में)		
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	पूर्ण रूप से भिन्नता	प्रतिशत	2009-10 के वारतात्कर	2010-11 के वास्तविक	वर्ष 2009-10 आर 2010-1 के लिए कुल
यातायात (लाख टनों में)	1185.00	1070.50	( )114.50	( )9.7%	355.28	315.60	670.78
परिचालन आय	79461.74	82827.13	3362.39	4.2%	31855.01	30800.67	62655.68
कुल व्यय (मूल्यांक सहित)	48880.22	52395.13	3514.91	7.2%	22502.05	22796.56	45298.61
प्रतेलाभ से पहले अधिशेष	30584.52	30432.00	(-)152.51	(-)0.5%	9352.96	8004.11	17357.07
नियोजित पूँजी (ओसत)	71361.29	52341.68	( )19019.61	(-)26.7%	57772.65	57139.23	57455.94
नियोजित पूँजी पर प्रतेलाभ	20884.65	13137.99	( )7746.66	( )37.1%	6655.32	7722.25	14377.57
आरओआई के बाद निवल अधिशेष	9699.87	17294.01	7594.14	78.3%	2697.64	281.86	2979.50

\* परिचालन आय के अनुमान घाटशुल्क भारतीय इचडब्ल्यू लेवी और पिछले प्रशुल्क सशोधन आदेश में अनुमोदित पोत सवधित और अन्य प्रभारों में अनुमादित अन्य सशोधन में पिछले प्रशुल्क आदेश में कटौती वो वजह से गजास्व में कटौती दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पिछले आदेश में एमआरपीएल और कोआईआरपीएल से सवधित अधिशेष ₹० 823.76 लाख अनुमानित किया गया था जोकि सभग लागत विवरण में नहीं दिए गए ऋण के पुनर्भुगतान के लिए था एनएमपीटी के दमान में कोई गई अतिम प्रशुल्क कटौती निर्धारित ऋण के समय विचार नहीं किया गया था। एमआरपीएल की घाटशुल्क गणना पृथक कार्यालयी है और जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है एनएमपीटी ने 2002-03 के बाद वी आधे के लिए जेटटी स 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था। एमआरपीएल की घाटशुल्क दर की गणना के लिए निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार, मूल्यांक से अधिक ऋण का पुनर्भुगतान एमआरपीएल ऋण के मामले में मौजूद है। एमआरपीएल के प्रशुल्क का निर्धारित किए जाने के समय एस्को खाते पर व्याज भी स्थीकार किया जाना चाहिए। दूसरी ओर इन समयोजनों को समग्र लागत विवरण में नहीं लिया गया है उन्हें पूर्व, भवाधि के लिए निर्धारित समग्र अधिशेष से सुविचारित करना होगा।

पत्तन न वर्ष 2005-06 से 2010-11 तक जेटटी स 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दर की अपनी गणना में एको अन्याते पर व्याज और मूल्यांक से अधिक ऋण भुगतान के ब्याए भज्ज हितनपर पूर्व कार्यनिपादन का विश्लेषण करने के प्रयोजन के लिए विश्लेषण किए गए हैं ज्याकि इस रायद में गोई पृथक प्रस्ताव पत्तन से अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। एनएमपीटी द्वारा प्रोप्रिएट यारों के अनुसार उपर्युक्त समयोजनों का प्रभाव वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः ₹० 1783.00 लाख ₹० 1008.24 लाख ₹० 1553.36 लाख भार वर्ष 2010-11 में ₹० 1848.66 लाख और ₹० 632.66 लाख है।

उपर्युक्त के अलावा इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अधिशेष से पूरे किए जाने वाले ₹० 142 लाख के आरसीएचडब्ल्यू से सवधित ढीए वकाया की शार्ट वसूली का निवेदन दिया था। इसलिए पूर्व अवधि के लिए यास्तानिक अधिशेष का मूल्यांकन करते रामय ढीए वकाया के लिए ₹० 142 करोड़ का व्यय भी प्राप्ती होगा।

उपर्युक्त समयोजनों के बाद वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सकल अधिशेष ₹० 12807.41 लाख होगा।

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है प्रत्यक्ष निष्पादन तथा परिचालन आय/व्यय में भिन्नता +/- 20 प्रतिशत है। हालाकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रहसित कुल वास्तविक यातायात अनुमानित स्तर की अपेक्षा 9.7 प्रतिशत कम है परन्तु यास्तानिक परिचालन आय उक्त अवधि के दौरान 4.2 प्रतिशत की बढ़ोतरी दर्शाती है। परिचालन व्यय 6.8 प्रतिशत की कमी दर्शाता है। एफएमई घटाव एफएमआई में भिन्नता देयता को पूरा करने के लिए निधि तैयार करने के लिए एक्ट्युरियल मूल्यांकन के आधार पर बताई गई पेशन निधि में किए गए उच्चतर अशदान की मुख्य वजह से अनुमानित स्तर की अपेक्षा 177 प्रतिशत अधिक गाया गया है। अनुमानों और नियोजित पूँजी में भिन्नता और नियोजित पूँजी पर प्रतेलाभ 20 प्रतिशत से अधिक पाया गया है। एमआरपीएल ऋण का ऋण पुनर्भुगतान पर विचार करने के बाद यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने पिछले प्रशुल्क आदेश में

अनुमत समग्र 10 प्रतिशत औसत प्रतिलाभ (एमआरपीएल और केआईओसीएल परिसंपत्तियों पर स्वीकृति-योग्य 3 प्रतिशत/6 प्रतिशत प्रतिलाभ की कम की गई दर पर विचार करते हुए) के विपरीत नियोजित पूजी पर 16 प्रतिशत का औसत प्रतिलाभ है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड़ 213 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा +/- 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्धून लाभ/नुकसान का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। अत एनएमपीटी के मोजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अधिशेष का समायोजन किए जाने का मामला है। उपर्युक्त व्यारे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं

(₹ लाखों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	औसत
(i) एनएमपीटी द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	9216.87	9898.72	11316.41	10144.00
(ii) जेटटी स 10 और 11 के लिए एमआरपीएल ऋण का पुनर्भुगतान (मूल्यहास के अलावा और एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित एस्क्रो खाते पर ब्याज आय पर विचार करने के बाद)	1783.00	1008.24	1553.36	1448.20
(iii). उपर्युक्त (ii) में एमआरपीएल ऋण के पुनर्भुगतान के समायोजन के बाद वास्तविक अधिशेष	7433.87	8890.48	9763.05	8695.80
(iv) वास्तविक नियोजित पूजी	51709.95	52112.89	53202.21	52341.86
(v) नियोजित पूजी पर अर्जित वारतविक प्रतिलाभ	14.4%	17.1%	18.4%	16.6%

उक्त दो वर्षों के दौरान एनएमपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ (उनके तत्सक्ती एमओयू के अनुसार एमआरपीएल और केआईओसीएल परिसंपत्तियों का मामले में स्वीकार्य कम किए गए प्रतिलाभ पर विचार करते हुए) पिछले आदेश में अनुमत 9.8 प्रतिशत के विपरीत 16.6 प्रतिशत है और इसलिए इस अवधि में अर्जित 50 प्रतिशत अधिशेष समायोजित किए जाने का मामला है।

(iv). एनएमपीटी के मोजूदा दरमान की वधता इस शर्त के अधीन 31 मार्च 2009 से आगे विस्तारित की गई थी कि 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए एनएमपीटी को प्रोद्धून स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष आगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लागत विवरण 2006-07 से 2008-09 अवधि के लिए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में समाप्त किए गए इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए तैयार किया गया है।

लागत विवरण के अनुसार एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक कुल ₹ 2979.50 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है। एनएमपीटी ने इस मामले की कारबाही के दौरान कहा था कि वर्ष 2010-11 के दौरान पेशन निधि में किया जाने वाला वास्तविक अशादान एक्चुरियत मूल्यांकन के अनुसार ₹ 0.5 कराड तक कम है और इसलिए इसने अपना प्रशुल्क संशोधित करते समय इसपर विचार करने का अनुरोध किया था। एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित रिथति पर विश्वास करते हुए पेशन निधि के लिए किए गए अशादान में कमी वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मूल्यांकित समग्र अधिशेष से अनुमत किया गया है। पूर्व अवधि 2006-07 से 2008-09 के प्रिश्लेषण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार एमआरपीएल ऋण का पुनर्भुगतान भी एनएमपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट ₹ 0.2481.30 लाख संदिचारित किया गया है। उपर्युक्त समायोजन के बाद ₹ 0.180 लाख का घटा है जिसे पूर्व अवधि के समग्र अधिशेष से समायोजित किया गया है।

वर्ष 2011-12 इस आदेश को कार्यान्वित जैसे जाने के सम्य तक स्माप्त हो जाएगा इसलिए एनएमपीटी द्वारा गजे गए अनुमानों के आधार पर दर्शाई गई लागत रिथति जिसका बाद में विश्लेषण किया गया है अगली प्रशुल्क संशोधन कारबाही के दौरान वारताप्रकार आकड़ों की समीक्षा के अधीन पूर्व अवधि समायोजन प्रगति न हिररा के रूप में सुविचारित किया गया है। यदि भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से ज्ञात की पाया जाता है तो ऐसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

सक्षेप म. मोजूदा प्रशुल्क चक्र मे समायोजन के लिए सुविचारित किए जा रहे वर्ष 2011-12 (अनुमान) के लागत विवरण मे दर्शाए गए अधिशेष के समायोजन के बाद वर्ष 2006-07 से 2010-11 के कुल अधिशेष (अनुमत प्रतिलाभ के बाद) निम्नवत हैं-

विवरण	निवल अधिशेष / घाटा	भविष्य प्रशुल्क मे समायोजित किया जाने वाला	(रु लाखो मे) समायोजित की जाने वाली राशि
वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए कुल वास्तविक निवल अधिशेष	12807 41	50%	6403 70
वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए कुल घाटा	-1 80	100%	-1 80
वर्ष 2011-12 (अनुमान) के लिए निवल अधिशेष	502 90	100%	502 90
समायोजन के लिए सुविचारित कुल पूर्व अवधि			6904 80

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासादिक होगा कि प्रशुल्क म उत्तर-यदाव को समग्र बनाने के लिए और एक चक्र मे कृत्रिम रूप स प्रशुल्क जो नीचे लाने से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य मामलो मे पाच वर्षो की लखी अवधि मे पूर्व अधिशेष के समायोजन का निर्णय लिया है। मोजूदा मामले मे ₹ 6904 80 लाख के पूर्व अवधि समायोजन गोग्य अधिशेष को कुछ अन्य मामलो मे अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2012-13 से शुरू करके पाच वर्षो तकी अवधि मे समायोजित किया जाना है।

पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि वर्ष 2011-12 म पेशन मे ₹ 5 करोड़ की कमी का वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए मत्त्याकृत कुल वास्तविक अधिशेष से अतरित करे जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

(v). प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षो का प्रशुल्क वैधता चक्र दर्शत है। एनएमपीटी द्वारा शुरू मे दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव मे तीन वर्षो अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के पूर्वानुमान शामिल हैं। तत्पश्चात वास्तविकताओ के सदर्भ मे 2010-11 के अनुमानो को अदातन करता समय इसने वर्ष 2011-12 से 2012-13 के सशोधित अनुमान और वर्ष 2014-15 के अनुमान भी भेज थे। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्ष 2011-12 इस आदेश को कार्यान्वित किए जाने तक समाप्त होने के निफूट होगा। इसलिए जैसाकि पहले बताया गया है पूर्ववर्ती अनुच्छेदो मे स्पष्ट किए गए सशोधन के अधीन वर्ष 2011-12 के अनुमान पूर्व अवधि के समायोजन के हिस्से के रूप मे सुविचारित किए गए हैं। अत प्रशुल्क तीन वर्षो 2012-13 से 2014-15 के अनुमानो के आधार पर निर्भारित किया जाना है।

(vi) वर्ष 2010-11 के दौरान एनएमपीटी पर प्रहस्तित क्लन गारतविक यातायात 315 50 लाख टन होना बताया गया है। इसके विपरीत वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रक्षेपित समग्र यातायात क्रमशः 315 50 लाख टन 360 लाख टन 401 लाख टन और 449 लाख टन है।

पत्तन मे स्पष्ट किया है कि यातायात अनुमान समान्वय पत्तन के योजना / गर-योजना वर्जट के लिए अग्रीकृत आकड़ो के अनुसार हैं जिसे मत्रालग के निर्देशानुसार दोवारा पचवर्षीय योजना भ्रांत विजनरी योजना स-जोड़ा गया है। तथापि इसने माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा इस कार्गो के निर्यात पर अधिरोपित प्रातिशालिक न मददनजर लोह अयक्त यातायात के लिए प्राप्त की गई अदातन स्थिति के आधार पर यातायात पूर्वानुमान लशानित किए हैं।

एनएमपीटी ने बताया है कि वर्ष 2011-12 के लिए लागत विवरण म पूर्वानुमानित लोह भग्नरक का यातायात (केआईओसीएल से इतर) वर्ष 2011-12 के लिए निर्धारित की गई वास्तविक स्थिति के अधार पर पूरा नहीं होगा और इसे 05 लाख टन सुविचारित करने का अनुरोध किया गया है। पत्तन न बताया है कि लोह अयस्क निर्यात माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा प्रतिशोधित किया गया है जिसके निकट भविष्य मैं जारी रहने की समावना है। अत इसने अनुरोध किया है कि पहले अनुवर्ती वर्षो के लिए केआईओसीएल यातायात से इतर लोह भग्नरक यातायात 12 00 13 00 और 15 00 लाख टन अनुमानित किया गया था जिसे इस प्रकार नहीं समझा जा सकता कि यह नहीं होगा। एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है सिवाय इसके कि नववर 2011 के अत तक वर्ष 2011-12 मे पत्तन द्वारा प्रहस्तित किए बताए गए 0 49 लाख टन के वारतविक यातायात न आधार पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 लाख टन प्रतिवर्ष के नूनतम लोह अयस्क यातायात पर विचार किया जाए।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस मामले की कार्यवाही के एडवास स्तर के दौरान; एनएमपीआई ने कहा है कि एमआरपीएल ने रिफाइनरी क्षमता में वृद्धि के अपने अनुमान के मददेनजर कच्चे तेल के आयात को प्रहस्तन करने के लिए ही पत्तन में एसपीएम का निर्माण करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने कहा है कि एमआरपीएल एसपीएम परियोजना का पहला चरण 2012-13 तक पूरा होने की उम्मीद है और जब एक बार एमआरपीएल परियोजना शुरू हो जाती है तो पत्तन तेल क्वर्ट्स में पीओएल कार्गो थ्रुपुट कम हो सकता है। इसलिए, पात परिवहन मत्रालय की मौजूदगी में एमआरपीएल और एनएमपीटी पत्तन वर्ष में 7.25 मिलियन टन और एसपीएम पर 5.50 मिलियन टन के न्यूनतम गारटीशुदा थ्रुपुट पर सहमत थे जब एमआरपीएल की रिफाइनरी क्षमता बढ़ाकर 15 एमटीपीए की गई है और पत्तन वर्ष पर 8.30 मिलियन टन और एसपीएम पर 7.00 मिलियन टन जब एमआरपीएल की रिफाइनरी क्षमता 9 एमटीपीए की मौजूदा रिफाइनरी क्षमता के विपरीत 18 एमटीपीए किया गया है। पत्तन द्वारा दर्ज किया गया एमजीटी एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल और पीओएल की वास्तविक मात्रा से कम पाया गया है। एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में अनुमानित तेल कार्गो थ्रुपुट सर्वोत्तम स्तर है और एमजीटी स्तर पर नहीं है। एमआरपीएल से एनएमपीटी द्वारा पूर्वानुमानित कच्चे तेल भार पीओएल का यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान 20.9 मिलियन टन से 26.14 मिलियन टन के बीच है जोकि इसके द्वारा सहमत एमजीटी स्तर से अधिक है। एनएमपीटी द्वारा पूर्वानुमानित पीओएल यातायात इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

पत्तन ने पीओएल की मात्रा में नई जेटटी स 13 (पीओएल वर्थ) के शुरुआत के साथ वर्ष 2012-13 में 2.8 मिलियन टन तक वृद्धि होने का पूर्वानुमान लगाया है। तथापि, शीघ्र शुरू होने की सभावना वाले नए एसपीएम का प्रभाव यथा पहले उल्लिखित सुविचारित नहीं किया गया है। हालांकि पत्तन ने बीओटी व्यवस्था के कोई व्यारे नहीं भजा हैं परन्तु इसने पुष्टि की है कि बीओटी परिचालक मैप यूपीसीएल नवम्बर 2011 से परिचालन पहले ही शुरू कर द्युका है और यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने की सभावना गला ताप कोयला यातायात पत्तन द्वारा पहले अनुमानित 10 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011-12 में 4 लाख टन होगा।

तोह अयस्क यातायात (केबाईओरीएल से इतर) से सबधित उपर्युक्त संशोधन के अलावा, वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा परिकल्पित यातायात पूर्वानुमान पर विश्वास किया गया है। लागंत विवरण में सुविचारित सशोधित यातायात वर्ष 2011-12 से 2014-15 में क्रमशः 327.90 लाख टन, 349 लाख टन, 389.00 लाख टन और 436.60 लाख टन है।

उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, पत्तन (बीओटी परिचालक यूपीसीएल अंतरिक्ष) किए जाने वाले यातायात की मात्रा तोह अयस्क यातायात में अनुमानित महत्वपूर्ण कमी के बानजूद वर्ष 2011-12 में 3.9 प्रतिशत, वर्ष 2012-13 में 6.4 प्रतिशत और अनुरूपी वर्ष 2013-14 और 2014-15 में 11.5 प्रतिशत और 12.2 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाती है। यदि तोह अयस्क यातायात पर प्रतिवध के सटर्म में एनएमपीटी के पूर्वानुमान पर विश्वास किए जाने की वजह से यागलत अनुमानन के कारण एनएमपीटी को कोई वित्तीय लाभ होता है तो अंगली प्रशुल्क समीक्षा के समय यातायात में समायोजन किया जाएगा।

- (vii). (क). एनएमपीटी न कहा है कि वह निजी परिचालक यूपीसीएल से रॉयल्टी प्राप्त करेगा। राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी प्राप्तियों के लिए पृथक एस्को खाते का सृजन और व्यवस्थापन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 283 में यथा शामिल सरकारी नीति द्वारा वर्ष 2005-06 से मंजूर किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 283 के अनुसार, बीओटी परिचालकों से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लब्द, घटि कोई हो, की लागत पूरी करने के लिए अनुपर्युक्त की जाती है और उसके बाद शेष का 50 प्रतिशत पाच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्को खात में व्यवस्थित किया जाना चाहिए।
- (ख). पत्तन न यूपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी प्राप्तियों का अनुमनन भेजा है। पत्तन द्वारा यातायात पूर्वानुमानों (फार्म 2फ) और रॉयल्टी गणना में दर्शाए गए बीओटी परिचालन के यातायात में मेल नहीं है। वर्ष 2011-12 के लिए एनएमपीटी द्वारा निर्दिष्ट बीओटी परिचालक का संशोधित यातायात 4 लाख टन सुविचारित किया गया है। अनुरूपी वर्षों के लिए, बीओटी परिचालक का यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक ने क्रमशः 20 लाख टन 22 लाख टन 22.50 लाख टन सुविचारित किया गया है। पत्तन न यूपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व प्रति टीईयू 50.19 प्रति टन दर्शाया है जिसपर रॉयल्टी से आय का अनुपान लगाने के लिए विश्वास किया गया है। तंशुसार, वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए सैंयल्टी प्राप्ति कमशः ₹ 76 लाख ₹ 380 लाख ₹ 418 लाख और ₹ 427.50 लाख अनुमानित किया गया है।

एनएमपीटी ने दर्शाया है कि काई अधिशेष लेबर नहीं है। इसने बताया है कि रोयल्टी का 50 प्रतिशत एस्को खाते में अतरित किया जाएगा और एस्को खाते में अतरित किया जाएगा और पत्तन के अवसरचना विकास के लिए लेबर में लिया जाएगा। तथापि, पत्तन ने शेष 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन आय के अधीन पत्तन के राजस्व रूप में नहीं माना है। हमारे विश्लेषण में प्रत्येक वर्ष के लिए रोयल्टी प्राप्ति का 50 प्रतिशत एस्को खाते में अतरित किया गया है और शेष 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान का अनुपालन करते हुए आय रूप में माना गया है।

इस प्रशुल्क चक्र में शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित नई पीपीपी परियोजनाओं से पूर्वानुमानित गजस्व हिस्सेदारी के बारे में प्रश्न किए जाने पर, एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि माजूदा प्रशुल्क चक्र में कोई अन्य पीपीपी परियोजना कार्यान्वित होने की उम्मीद नहीं है। एनएमपीटी द्वारा प्रातिवेदित विधि पर विश्वास किया गया है।

(ग). दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि एस्को खाते में किए गए अतरण पत्तन अवसरचना के सूजन/आधुनिकीकरण के लिए पाच वर्षों की अवधि के भीतर उपयोग किए जाने चाहें। जेसाकि पहले बताया गया है रोयल्टी के लिए एवरेमसी के सेवा प्रदाता से प्राप्त लाइसेंस खंड वर्ष 2007-08 से एस्को खाते में अतरित किया गया है। इसलिए, पाच वर्षों की अवधि अर्थात् 2011-12 के भीतर उपयोग किए जाने वाले ₹ 183.4 लाख की सीमा तक इन प्राप्तियों को वर्ष 2007-08 में एस्को खाते में अतरित किया जाना है। इसी तरह वर्ष 2008-09 से 2010-11 में एस्को रगते में अतरित प्राप्तिया ₹ 222.88 लाख, ₹ 260.16 लाख और ₹ 343.23 लाख वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष में कपम्स को पूरा करने के लिए विनियुक्त किए जाने हतु सुविचारित किए गए हैं।

पत्तन ने माजूदा प्रशुल्क चक्र में एस्को खाते से किसी निधियों के आहरण को नहीं दर्शाया है जबकि इसने यूपीसीएल से प्राप्त रोयल्टी गणना दत हुए विवरण में स्पीकार किया था कि निधिया पाच वर्षों के भीतर पत्तन के अवसरचना विकास के लिए एस्को खाते से विनयुक्त की जाएगी। वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्राप्त एस्को खाते से निधिया वर्ष 2007-08 से 2010-11 में एस्को खाते में किसी सूचना के अभाव में वर्ष 2007-08 से 2010-11 में एस्को खाते में किए गए अतरणों से सबधित निधिया कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पूरी व्यय को आंशक रूप से पूर्ण करने के लिए सुविचारित किए गए हैं जहां इस प्रशुल्क चक्र में परिसप्तितों के सकल प्रखड़ मुख्य सम्पूर्ण प्रस्तावित विए गए हैं।

(ख). वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए एस्को खाते से गैंयल्टी प्राप्तियों और निवश के बारे में वास्तविक अतप्रवाहों और वर्हिप्रवाहों के वर्षवार यारे और वर्ष 2011-12 और 2014-15 के विए अनुमानित विधि नीचे लालिकाबद्द किए गए हैं—

(₹० लाख में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1 एस्को खाते में आपनिग वलस	0	163.40	386.28	646.44	989.67	1314.27	1692.10	1983.55
2 गैयल्टी/गजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिया								
(क) एवरेमसी परियालक से प्राप्तिया	163.40	222.88	260.16	343.23	450.00	345.00	258.00	258.00
(ख) यूपीसीएल से अनुमानित गैयल्टी प्राप्ति	0	0	0	0	76	380	410	427.50
3 एस्को खाते में अतरित गजरख हिस्सेदारी न्यूनतम गैयल्टी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत	163.40	222.88	260.16	343.23	38	190	209	213.75
4 5 प्रतिशत गार्फिक दर से एस्को रगता बैलस में आपनिग वलस के सदर्द म वर्ष 2012-13 से परिकलित गैयल्टी प्राप्तियों पर व्याज						65.71	84.61	99.18
5 अवसरचना परियातियों के सूजन के लिए एस्को रगते में आहरण	0.00	0.00	0.00	0	163.40	222.88	260.16	343.23
6 जमा शेष (1+3+4+5)	163.40	386.28	646.44	989.67	1314.27	1692.10	1983.55	2211.25

(# एस्को बैलेंस पर व्याज 2012-13 से ही परिकलित किया गया है क्योंकि रोयल्टी के लिए एचएमसी से प्राप्त पूर्व अवधि लाइसेस शुल्क इस विश्लेषण में कवल एस्को खाते में माना गया है और पत्तन द्वारा वार्तव में अतरित किया गया है।)

उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2014-15 के अत में एस्को खाते में शेष रु 221125 लाख अनुमानित किया गया है।

(viii). (क). एनएमपीटी ने कहा है कि आय परिकलन अनुमानित यातायात और कार्गो की प्रत्येक मद के लिए मौजूदा दरमान के सदर्भ में किया गया है परन्तु इसने अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमानित यातायात और मौजूदा दर के सर्वभूमि में अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध नहीं करवाया है। आय के अनुमानन में किए गए सशोधन नीचे स्पष्ट किए गए हैं।

(ख). जैसाकि पहले बताया गया है लोह अयस्क यातायात (केआईओसीएल से इतर) वर्ष 2011-12 में प्रहसित यातायात के आधार पर 1 लाख टन प्रतिवर्ष सुविचारित किया गया है। एनएमपीटी ने लौह अयस्क यातायात में प्रवचित अस्थिरता की बजह से वर्ष 2011-12 से 2014-15 के दौरान कार्गो पोत और आरसीएचडब्ल्यू में क्रमशः रु 21963 लाख रु 101891 लाख रु 110998 लाख और रु 128796 लाख कटोती का अनुमान लगाया है।

जैसाकि पहले बताया गया है तथापि लोह अयस्क यातायात (केआईओसीएल से इतर) 1 लाख टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित किया गया है। इसलिए एएमपीटी द्वारा अनुमानित आय में कटोती का प्रभाव उस हद तक सशोधित किया गया है। इसके अताया जैसाकि पहले बताया गया है यूपीपीएल से प्राप्त रोयल्टी का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन आय के अधीन राजस्व रूप में माना गया है आर शेष 50 प्रतिशत एस्को खाते में अतरित किया गया है।

(ग). एनएमपीटी का मौजूदा दरमान पजीकृत कार्गो प्रहस्तन विग (आरसीएचडब्ल्यू) से लेवर-की तैनाती के लिए लवी मजदूरी के प्रतिशत रूप में निर्धारित करता है। पत्तन ने प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन न सामान्य सशोधन प्रस्ताव में आरसीएचडब्ल्यू के लिए पृथक गतिविधि वार लागत विवरण दाखिल नहीं किया है परन्तु इसने पुष्टि की है कि आरसीएचडब्ल्यू की समग्र आय और व्यय कार्गो प्रहस्तन और भडाण्ण गतिविधि के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि दो प्रस्तावों में आय और लागत तत्वों को दोहराया नहीं गया है। यह दम्भा गया है कि सामान्य सशोधन प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू से आय पत्तन द्वारा आरसीएचडब्ल्यू प्रमाणात् में पत्तन द्वारा अनुमानित आय से भिन्न है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है।

सामान्य सशोधन प्रस्ताव में पत्तन ने आरसीएचडब्ल्यू से आय को शामिल किया है जिसे मौजूदा लवी पर अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव में इसने मौजूदा प्रतिशत वस्त्री प्रणाली को टनभार आधार से बदलने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने आरसीएचडब्ल्यू से आय की विस्तृत गणा प्रस्तावित दर पर भेजी है। पत्तन द्वारा पृथक प्रस्ताव में प्रस्तावित दर पर अनुमानित आरसीएचडब्ल्यू लेवी से आय सशोधित लौह अयस्क यातायात के सदर्भ में सशोधित की गई है। इसके अलावा एचएमसी द्वारा प्रहसित लौह अयस्क, कोयला कोक चूनापत्थर जैसी कुछ कार्गो मदा के लिए आरसीएचडब्ल्यू से लेवर की तैनाती के लिए प्रस्तावित दर उस प्रस्ताव में सही किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2012-13 में रु 206994 लाख वर्ष 2013-14 में रु 221861 लाख और वर्ष 2014-15 में रु 258675 लाख पर अनुमानित प्रस्तावित प्रति टन दर से आरसीएचडब्ल्यू से सशोधित आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए मौजूदा लवी अर्थात् रु 219838 लाख पर आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में अनुमानित सशोधित आय आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में यथा अनुमानित सुविचारित की गई है जिसमें लौह अयस्क यातायात में कटोती के प्रमाण आर मजदूरी तथा लेवी आय में 3 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त सशोधन के अधीन कुल कार्गो सवधित आय वर्ष 2011-12 के लिए रु 2436867 लाख वर्ष 2012-13 में रु 2585056 लाख वर्ष 2013-14 में रु 2864982 लाख और वर्ष 2014-15 में रु 3203031 लाख अनुमानित की गई है।

(x). अनुमानित पोत सबधित आय के सबध म प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने वाले एक नाय टन लौह अयस्क के लिए ऐसे पोतों से राजस्व को शामिल करते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित लौह अयस्क पोतों से कम किए गए राजस्व के सदर्भ मे यह सशोधन किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए सशोधित प्रस्ताव मे यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 और 2014-15 के लिए पोत सबधित आय विदेशगामी पोतों से अर्जित डॉलर मूल्यवर्गित पोत सबधित प्रभारों के सदर्भ मे 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 0 45 82 की विनिमय दर पर अनुमानित किया गया है। विदेशगामी पोत और तटीय पोत से पोत सबधित अर्जनों का ब्रेकअप एनएमपीटी द्वारा भेजा गया है। टिटेशगामी पोतों के सदर्भ मे पोत सबधित आय विनिमय दर के वर्तमान उच्च स्तर पर ही केवल विश्वास किए जाने की बायाय नवम्बर 2011 तक अप्रैल 2011 अवधि के लिए प्राप्त औसत विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 0 46 42 है।

जब लागत विवरण मे इस प्रशुल्क बक मे बीओटी आधार पर पीपीपी परिचालको को पत्तन द्वारा किए गए अथवा किए जाने वाले भूखड़ो के आवटनो से पूर्वनुमानित आय पर विचार करने की स्थाह दी गई थी तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि पीपीपी मोड के अधीन परियोजनाओं के मामले मे भूखड़ो के अवेटन का मुददा मौजदा प्रशुल्क बक के बाद ही होगा और इसलिए नई पीपीपी परियोजनाओं से किसी आय का अनुमान नहीं लगाय गया है। पत्तन ने जेत सबधित प्रभारों मार्शलिंग यार्ड एव बीआटी परिचालक (गूपीसीएल) के लेखा पर पटटा कियायों से आय का अनुमान लगाया है। परन्तु पत्तन ने लागत विवरण म बीओटी परिचालक से इन आय को नहीं लिया है जबकि ये राजस्व पत्तन को मिलग। अत एनएमपीटी द्वारा प्रेषित इस लेखा पर अनुमानित आय प्रासारिक लागत विवरण मे डाली गई है परन्तु हमारे विश्लेषण मे याच नहींो के लिए वर्ष 2011-12 के पूर्ण वर्ष के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2011-12 के लिए पोत तथा मार्शलिंग यार्ड से आय सशोधित किए जाने के अधीन यद्यकि परिचालक ने परिचालनो के नवम्बर 2011 तक ही शुरू होना बताया है।

उपर्युक्त स्पष्ट किए गए सशोधनो के अधीन पोत सबधित आय वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 6859 85 लाख वर्ष 2012-13 मे ₹ 7882 05 लाख वर्ष 2013-14 मे ₹ 8740 84 लाख और वर्ष 2014-15 मे ₹ 9805 59 लाख अनुमानित किया गया है।

(ix). प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 262 के अनुसार विभिन्न सेवाओं के लिए मैनिंग मान/डेटम दिभिन्न निपटानो के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिणित किया जाना है। यह भी कहा गया है कि परिजातन मे पौद्योगिकी बदलावो के साथ जरुरी कानूनी कार्यवाही के बाद पत्तन को समय तथा मोशन अध्ययन और तदनुसार मैनिंग मान/डेटम का नियमित रूप से समायोजा ऊरना होगा। 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पत्तन द्वारा कार्यान्वयन के लिए मैनिंग मानो पर अधिसूचित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सशोधित मैनिंग मान इसके पत्तन मे 12 अगस्त 2009 से कार्यान्वित किया गया है और इसका प्रभाव पर्याकृत कार्यों प्रहस्तान लेवर विग (आरसीएचडब्ल्यू) रो कामगारो की तैनाती के लिए टनभार आधार पर नस्ती के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव मे लिया है जिसपर नलग से कार्यवाही की जा रही है। डेटम की समीक्षा के सबध मे पत्तन ने कहा है कि मोजूदा करारों तथा अन्य लेवर मुददो से जुड़ी समस्यों की बजह से इराम कुछ और समय लगेगा। इसने स्पष्ट किया है कि इस मामले मे पत्तन उपयोक्ताओं जे साथ चौंकी जा रही है और इस मामले को देखा जा रहा है। पत्तन ने कहा है कि डेटम का सशोधन नहीं किए जाने से आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्राप्त ८८ दरों पर काई प्रभाव नहीं पडेगा यद्योऽपि प्रात्माहन इराका भाग नहीं है। यह प्राधिकरण पत्तन का यह सलाह देना चाहेगा कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 262 मे यथा विनिर्दिष्ट डेटम का सशोधित करा की कार्रवाई तत्काल की जाए।

(x). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो का खड 271 विनिर्दिष्ट करता है कि कम्पनी एट के अनुसार अग्रीकृत जीवनकाल प्रतिमानको का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए पत्तन न्यासा मे अनुमत होगा। विशिष्ट प्रश्न किए जाने पर एनएमपीटी न स्पष्ट किया है कि मूल्यहास लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों मे यथा लेखाकेरा अग्रीकृत किया गया है जाके भारत सरकार द्वारा निर्धारित नियमा और विनियमों के अनुसार है। तदनुसार, मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानको को अग्रीकृत करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है। यह पत्तन द्वारा भेजे गए मूल्यहास के अनुमानों पर इस विश्लेषण मे विश्वास किया गया है एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान प्रशुल्क दिशानिर्देशो मे निर्धारित प्रतिमानको का पालन किया जाए। चूंकि कोपिटल परिमपति मे सर्वधनों को सशोधित किया गया है जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले भाग मे स्पष्ट किया गया है इसलिए मूल्यहास अनुमान सकल प्रछड मे किए गए यदलावो के अनुसार सशोधित किया गया है।

सांख्यिक प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड़ 251 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा सभी घटकों के लिए यथा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संवलन क संदर्भ में, मूल्य उत्तर-वाढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने वाहिए। पत्तन ने कहा है कि प्रथम वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी के लिए व्यय अनुमान में अनुवर्ती वर्षों के लिए 6 प्रतिशत और 3 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। व्यय की अन्य मदों के लिए, वृद्धि 5 प्रतिशत वार्षिक है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण का विश्लेषण दर्शाता है कि कुल परिचालन व्यय और बद्धन तथा सामान्य उपरिव्यय (गल्फ्हास अतिरिक्त) पिछले वित्तीय वर्ष 2010-11 में प्रतिवेदित ₹0 16638 49 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत वर्ष 2011-12 के लिए ₹0 21143 30 लाख अनुमानित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए यथा में अनुमानित बुद्धि जो विविध वर्षों के व्यय का अनुमान लगाने के लिए आधार माना गया है पिछले वर्ष में प्रतिवेदित वास्तविकताओं से 27.07 प्रतिशत ज्यादा है। अनुवर्ती वर्ष 2012-13 के लिए, कुल व्यय पिछले वर्षों के अनुमानों को 3.88% 17.5 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है और वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, कुल व्यय में वृद्धि राहस्यवाची पिछले वर्षों के अनुमानों में 5.47 प्रतिशत और 4.13 प्रतिशत होगा।

(xi). इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्याया और निझी टर्मिनल को हमारे पत्र सं. ईएमपी/27/2000-एटीवी/दिनांक 11 जूलाई 2011 द्वारा यथा घोषित वित्तीय वर्ष 2011-12 में निर्णय लिए जान वाले महापत्तनों और गेंजी टर्मिनलों के ननी प्रशुल्क मामलों में व्यय पर्तनुमानों के लिए '3 प्रतिशत' का वृद्धि जारक रखी करने का निर्णय लिया था, तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा प्रावित अनुमान तत्संधी पिछले वर्षों के दास्ताविठनमा/अनुमानों के लिए वर्ष 2011-12 में 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

सभा नित त्यागत विवरण दाखिल करने के बाद एनएमपीटी ने अपने परताव के संदर्भ में ओ० निवेदन किए थे जिसमें उसने यह कहा कि 'पालन द्वारा प्रेसित अनुमान 1 जनवरी 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मदारिया के लिए मर दूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। इसने वर्ष 2011-12 में अनुमानित मजदूरी लागू के 15 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार करन का अनुग्राम किया है और वर्ष 2012-13 के लिए ₹0 124691 लाख का प्रभाव भेजा है। अनुवर्ती वर्षों के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। मूर्ख पत्तन न्यास (एनवीपीटी) द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए प्रत्या० में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के लिए जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन का प्रभाव 15 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। यह पूर्ववर्ती मजदूरी राशीकरण के संदर्भ में महापत्तन न्यास कक्षे अन्य सामान्य संशोधन मामलों में अनुमत मजदूरी संशोधन प्रभाव के अनुसार भी है। पिछले वर्ष 2011-12 के मजदूरी लागत अनुमानों के 15 प्रतिशत पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी संशोधन का प्रभाव 2012-13 अवधि के लिए अनुमानित परिचालन व्यय तथा बद्धन एवं सामान्य उपरिव्ययों में लिया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए, इस लागत में 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

(xii). एनएमपीटी द्वारा व्याज आय के अलावा सुविचारित वित्त एवं विविध आय (एप्लमआई) वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित ₹0 1692.55 लाख के वास्तविक एफएमआई के विपरीत 2011-12 में ₹0 765 लाख, वर्ष 2012-13 के लिए ₹0 743 लाख और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष में ₹0 506 लाख है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एफएमआई के अनुमान वर्ष 2011-12 के भाशोधित बजट अनुमानों के अनुसार है। एनएमपीटी द्वारा प्राप्त स्पष्टीकरण के मददेनजर एनएमपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास और विचार किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान एफएमआई पिरावट दर्शाता है यथोकि यह एचसमसा से लाइसेंस शुल्क में कटौती का अनुमान लगाया गया है एक बार जब एचएमसी का मौजूदा करार समाप्त हो जाता है। नया करार पीपीपी माडल का अनुसरण करने के लिए प्रसतावित किया गया है और यह इस राजस्व में कटौती का अनुमान लगाता है। पूर्व अवधि के विश्लेषण में यथा स्पष्ट, लाइसेंस शुल्क जिसे पत्तन ने भी स्वीकार किया है रोयल्टी को एस्को खाते में यथा अतिरिक्त भुगतान गया है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन लागत विवरण में सुविचारित एफएमआई वर्ष 2011-12 में ₹0 315 लाख वर्ष 2012-13 के लिए ₹0 395 लाख और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष में ₹0 250 लाख है।

(xiii). वर्ष 2011-12 के लिए वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) पिछले वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित ₹0 5662.94 लाख के विपरीत एनएमपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए ₹0 5895 लाख का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए, पत्तन ने इस लागत मद में बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए एकसमान रूप से ₹0 4095 लाख एफएमई का अनुगान लगाया है। एनएमपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है और इस शर्त के साथ विचार किया गया है कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के अधिकारियों के लिए 1 जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन के प्रभाव को एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित मजदूरी संशोधन प्रभाव के 27 प्रतिशत और 8.33 प्रतिशत पर पश्चान निधि में अशदान पर लेना होगा।

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, हमारे द्वारा सुविचारित सशोधित एफएमई वर्ष 2012-13 से 2014-15 में क्रमशः ₹ 4524.90 लाख, ₹ 4550.69 लाख और ₹ 4578.04 लाख है।

(xiv). इसने स्पष्ट किया है कि कार्गी और रेलवे साइंसिंग के अन्दर और बहर रेलवे रैकों की आवाजाही सहित रेलवे प्रहस्तन उपयोक्ताओं के अनुरोध और लोगत पर रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाया जाता है। पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और वहा पर उपलब्ध करवाई गई पत्तन अवसरचना संरचनाओं के अपने मौजूदा दरमान में निर्धारित मार्शलिंग यार्ड प्रभार वसूल करता है जोकि रेलवे गतिविधि से सबधित लागत विवरण में लिया माना गया है। ऐसी स्थिति में रेलवे गतिविधि (अर्थात् मार्शलिंग यार्ड) से सबधित लागत स्थिति पर पत्तन की समग्र लागत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विचार किया गया है।

(xv) (क) एनएमपीटी ने परिसपत्तियों के अपने सकल प्रखड़ में वर्ष 2011-12 में ₹ 46 करोड़, वर्ष 2012-13 में ₹ 60 करोड़ वर्ष 2013-14 में ₹ 40 करोड़ और वर्ष 2014-15 में ₹ 78 करोड़ सवर्धनों का प्रस्ताव किया है।

(ख) पत्तन से उसके प्रस्ताव में परिसपत्तियों के सकल प्रखड़ में प्रस्तावित सवर्धनों की वर्तमान स्थिति दर्शाने का अनुराग किया गया था। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित सवर्धन वर्ष 2011-12 के बजट अनुमानों में योजना/गैर-योजना व्यय के अनुसार हैं। वर्ष 2011-12 के दौरान प्रस्तावित सकल प्रखड़ में सवर्धनों पर एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विश्वास और स्वीकार किया गया है।

(ग) वर्ष 2012-13 में प्रस्तावित ₹ 60 करोड़ म.-से ₹ 55 करोड़ का प्रमुख निवेश जेटटी स 13 अर्थात् पीओएल वर्थ के निर्माण से सबधित है। पत्तन ने प्रस्तावित निवेश के लेखा पर वर्ष 2012-13 में 78 मिलियन टन तक वृद्धि के लिए क्षमता सवर्धनों का अनुमान लगाया है और पीओएल के यातायात में वर्ष 2012-13 में 28 मिलियन टन तक वृद्धि किए जाने का अनुमान भी लगाया गया है। यूके जेटटी स 13 पर प्रस्तावित निवेश का प्रभाव दानों क्षमता में लिया गया है और यातायात, प्रस्तावित निवेश एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।

(घ) वर्ष 2013-14 और 2014-15 में अनुमानित पूर्जी लागत सवर्धनों के सदर्भ में प्रस्तावित प्रमुख निवेश वर्ष 2013-14 और 2014-14 में क्रमशः ₹ 30 करोड़ और ₹ 50 करोड़ पर अनुमानित परियोजना गोदी पर नए वर्थ के निर्माण से सबधित है। एनएमपीटी ने दर्शाया है कि इस परियोजना पर कोई कार्रवाई शुरू नहीं हो सकी है क्योंकि सरकार ने प्रस्तावित निवेश को अनुमोदित नहीं किया है। यूके सरकार ने प्रस्तावित परियोजना को अनुमोदित नहीं किया है इसलिए उक्त दो वर्षों में परियोजना गोदी के निर्माण के लिए सकल परखड़ में प्रस्तावित सवर्धन पूर्जी प्रशुल्क घक में सुनारंत नहीं किए गए हैं। परिणामस्वरूप मूल्यहास की गणना भी उपर्युक्त सशोधित को गढ़ दे, यदि प्रस्तावित निवेश होता है और इस घक में शुरू हो जाता है तो एनएमपीटी का उपर्युक्त प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ आने की अनुमति है।

(इ) जेमाकि पहले बताया गया है प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार पत्तन एस्को खाते से प्राधिकृत किए जाने के लिए इधरे विश्लेषण में सुविचारित परिसपत्तिया पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए हल्कार नहीं है। एस्को खाते रो उपयोग किए जाने के लिए प्रतिवित निवेश अचल परिसपत्तिया अलग दर्शाई गई है क्योंकि नियोजित पूर्जी से अलग है और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ स्थीकृत किए जाने के लिए विचार नहीं किया गया है।

(झ) प्रतिलाभ स्थीकृत करने के प्रयाजन के लिए लागत विवरण में हमारे द्वारा सुविचारित नियोजित पूर्जी अनुमानन के बारे में स्थिति नमनिर्गत तालिका में वी गई है—

क्र स	विवरण	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)	2013-14 (अनुमान)	2014-15 (अनुमान)
क	वर्थ के अत म नियोजित पूर्जी	59185.78	62837.46	61670.14	62280.12
ख	एस्को खाते से उपयोग				
(i)	वर्थ के दौरान एस्को खाते से नियोजित किए जाने के लिए सुविचारित परिसपत्तिया	163.40	222.88	260.16	943.23
(ii)	एस्को खाते से सच्ची उपयोग	163.40	386.28	646.44	989.67

(III)	वर्ष के दौरान मूल्यहास (3.34%)	5 46	12 90	21 59	33 05
(IV)	सचयी मूल्यहास	5 46	18 36	39 95	73 01
(V)	एस्को खाते से निर्धारित परिसपत्तियों का रिटर्न डाउन मूल्य (III) - (IV)	157 94	367 92	606 49	916.66
ग.	प्रतिलाभ के लिए पात्र नियोजित पूँजी शेष [क-ख (v)]	59027.82	62469.54	61063.65	61363.45

(छ). एनएमपीटी द्वारा अनुमानित कार्य पूँजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड 299 के अधीन निर्धारित प्रतिमानको के अनुसार नहीं पाई गई है। अत दिविध देनदारियों और रोकड शाप के अनुमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रासाधिक खड के अनुसार सशोधित किए गए हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानको का अनुसरण करते हुए और वर्ष 2010-11 में प्रतिवेदित वास्तविक मौजूदा देयता को व्याप में रखते हुए मौजूदा परिसपत्तियों का अनुमानन, एनएमपीटी की कार्य पूँजी नकारात्मक हो गई है। परिणामस्वरूप कार्य पूँजी शून्य मानी गई है। इस प्रकार सशोधित निवल अंचल परिसपत्तिया नियोजित पूँजी रूप में मानी गई है।

(ज). पत्तन ने व्यवसाय परिसपत्तिया और व्यवसाय सबधित परिसपत्तियों का ब्रेकअप भेजा है। यह अनुमान लगाया गया है कि पत्तन ने व्यवसाय सबधित परिसपत्तियों के रूप में परिसपत्तियों के वर्गीकरण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड 297 और 298 में निर्धारित प्रावधान का अनुसरण किया है। एनएमपीटी द्वारा परिसपत्तियों के दो श्रेणियों में बटवारे पर विश्वास किया गया है। नियोजित पूँजी के अनुमानन में सशोधन के पारेणामस्वरूप दो श्रेणियों में परिसपत्तियों का वर्गीकरण भी पत्तन द्वारा अनुसरित अनुपात दराना रखने के लिए सशोधित किया गया है।

(xvi). 31 मार्च 2011 को पत्तन की अभिकल्पित क्षमता पत्तन द्वारा 442 लाख टन निर्धारित की गई है और वर्ष 2011-12 के लिए समान स्तर पर व्यवस्थित की गई है। वर्ष 2012-13 से 2013-14 के लिए अभिकल्पित क्षमता 520 लाख टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित किया गया है। क्षमता में अनुमानित वृद्धि वर्ष 2012-13 में पीओएल वर्थ (जिट्टी स 13) के नियांण को वजह से प्रस्तावित मदर्हनों के मददेनजर है। विश्लेषण में सुविचारित यातायात प्रवर्तनुमान और पत्तन द्वारा निर्धारित अभिकल्पित क्षमता के आधार पर पत्तन की क्षमता उपयोगिता तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमश 74.19 प्रतिशत 67.12 प्रतिशत 74.81 प्रतिशत और 83.75 प्रतिशत है।

पत्तन ने वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए ज्ञानसाय परिसपत्तियों पर 16 प्रतिशत ओर व्यवसाय सबधित परिसपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत की दर से नियांण पूँजी पर प्रतिनाम परिवर्तित किया है। तथापि 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ केआईओसीएल परिसपत्तियों के अलावा सभी वर्षों के लिए ग्राहीत व्यवसाय परिसपत्तियों पर ही स्थीकार्य है। केआईओसीएल परिसपत्तियों के मामले में ₹ 0.24180 लाख का एक्समान आरआसीई केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर की गणना के लिए निर्धारित सहागत सूच के भनुसार रखीकार किया गया है। जेराकि पहले बताया गया है जेट्टी स 10 और 11 से सबधित स्तर 15 अक्टूबर 2009 प्रार 31 मार्च 2011 यो भुगतान कर दिया गया है। इसलिए मौजूदा प्रशुल्क सशोधन के दोरान परिसपत्तिया एनएमपीटी परिसपत्तियों के प्रावयर मानी गई हैं और एनएमपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार व्यवसाय परिसपत्तियों पर 16 प्रतिशत के आरआसीई की हकदारी स्थीकृत की गई है। वर्ष 2011-12 में प्रशुल्क मामला पर कार्यवाही करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधीकृत प्रतिलाभ की अद्यतन जोखिम मुक्त दर 8.2 प्रतिशत है जिस वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए सशोधित व्यवसाय सबधित परिसपत्तियों पर प्रतिलाभ परिकलित करने के लिए सुविचारित किया गया है।

(xvii). इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वांतम आर व्यवसायिक दाफ्न हाना घाहिर ताकि संपदा राजस्व पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली का सहयोग कर सक। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड 211.5 भी अन्य पत्तन परिचालनों में घाटे को समाप्तोंत करने के लिए उपयोग की जाने वाली मध्यदा गातेगिधि के अधिशेष को अनुमति देता है। मौजूदा प्रशुल्क सशोधन कार्यवाही गे, संपदा गतिविधि पत्तन द्वारा प्रभारित ॥ यदा प्रशुल्क पर अधिशेष स्थिति दर्शाती है। मौजूदा दरों पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ज्ञानस्व पर संपदा गतिविधि में निर्धारित अधिशेष मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पत्तन का अतिम प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित किया गया है।

(xviii). जेराकि पहले बताया गया है पत्तन को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि-पर लागत विवरण निर्धारित प्रारूप में दाखिल करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने यह उद्धारित करते हुए कार्गो ती केवल दो मदो अर्थात केआईओसीएल द्वारा लोह अयस्क और पोआएल के लागत विवरण दाखिल किए हैं कि कोई अन्य कार्गो वैयक्तिक रूप से एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात के 10 प्रतिशत से अधिक नहीं हाता है।

केआईओसीएल द्वारा लोह अथरव की घाटशुल्क गणना पृथक कार्यपद्धति द्वारा शासित हाईटी दे आर इस्तमाने के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया उप-गतिविधि वार लागत विवरण माजुदा कार्यवाहा। भूमिका पूर्णत प्रासादिक नहीं है। पत्तन ने केआईओसीएल मामले में लागू सहमत कार्यपद्धति के अनुसार अनुमानित घाटशुल्क दर गणना दो बार दो बार लागत विवरण भेजा है। उक्त विवरण में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए केआईओसीएल को आवार्टित लागत के अनुमान तत्सम्बन्धी पिछले बर्षों में सुविधारित वास्तविकताओं में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए निर्धारित किए गए हैं जोकि लागत मदोंका अनुमान लगाने के लिए इस विस्तरण में हमारे द्वारा अनुसारित दृष्टिकोण के अनुसार है। यह देखा गया है कि एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणना में केआईओसीएल के लिए प्रक्षेपित शुपुट के लिए अनुमानित आय उस स्तर पर है जो सहमत सूत्र के अनुसार अपने मामले में 6 प्रतिशत के स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत वसूल की जा सक। स्वीकार्य लागत से प्रधिक काई अधिशेष नहीं होगा और प्रतिलाभ इसकी गणना के अनुसार है।

एमआरपीएल के सबध मे एमओयू मे कहा गया है कि एक बार निधियो का पुनर्भुगतार किया गया है एनएमपीटी एमआरपीएल से सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूलू करन के लिए सहमत है और यह पक्षो के बीच परस्पर सहमति से होगा और भारत सरकार के अनुमानदन के अधीन होगा। दोनो जेटटी स 10 और 11 के लिए लिया गया त्रण भुगतान किया जा चुका है और इसलिए मोजूदा संसाधन के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कर्वते तेत और पीओएल के लिए घाटशुल्क दर पत्तन द्वारा दर के निर्धारण के लिए प्रहस्तित पीओएल कार्ग के बगवर माना जाएगा। पत्तन ने पीओएल से आय का अनुमत लगान के लिए वर्तमान दरमानो के अनुसार ₹ 70 प्रति टन की घाटशुल्क दर लागू की है। एनएमपीटी को पहल यद्यृच्छाया गया था कि उसके दरमान मे निर्धारित ₹ 70 प्रति टन की मोजूदा घाटशुल्क दर लागत आधारित दर नहीं है ज्योकि एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित मे इतर पीओएल की मात्रा इस सर्दार अंडेजॉर्ड नहीं थी। अप्रासाधिक थी पीआरएल के लिए पृथक लागत यिवरण पर जार दिया गया था। पत्तन ने रप्पट किया है कि कार्ग प्रहस्तन यथ याट न्याई ब्रन्युपात /जीआरटी अनुपात रार्टी अनुपात के आधार पर पीओएल मे आयोट किया गया है। एनएमपीटी को प्रहरतन नातोपेधि के लिए अनुक्षण निर्धारित लागत भी आयोट की द। निर्धारण रार्ट लागत इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रॉस्ट्रिप के अनुसार निकर्जा शिल्प की मात्रा के आधार पर पत्तन दृष्टनामा आ। ।। किंगये के बीच आवाटित किया जाना है। एनएमपीटी ।) रप्पट किया है कि चूकि गहर दुखाव पत्त वर्त त्रजन के आईओसीएल के लिए है तत रार्टी भाग एक सामान्य कार्ग वर्त जिनपर निकर्जण पर अधिकलम यथ होता है निकर्जण लागत पीओएल गतिविधि मे आवाटित की गई है।

यहां पर यह उत्तम ऊरना प्रासारणिक है कि एमआरयू द्वारा पाइकलियन दिशाय व्यापक्ष्या दाग एमआरपीएल कारों के मामले में घाटशुल्क निर्धारित किए जाने के समय भी इस प्राधिकरण न कारों आर पार सवाधित गतिविधिया दाना पर विचार करने और घाट आकड़े को एमआरपीएल द्वाग दय घाटशुल्क के रूप में नन का निर्णय लिया गया था। एमआरपीएल के लिए समर्पित जटर्टी स 10 के लिए पाटशुल्क निर्धारित करने के सदर्भ में इस प्राधिकरण द्वाग पारित आदेश स एमएफ/एनएमपीटी/56/97-टीएमपी दिनांक 19 जुलाई 2000 में यह बताया गया था कि पत्तन द्वारा प्रोटोकूल निकर्षण लागत पर्याप्त है और अतिरिक्त निकर्षण मुख्यत एमआरपीएल जटर्टी के लिए फ़िक्या गया है और इसलिए एमआरपीएल का निकर्षण वी लागत वहन करनी हांगी। वर्ष 1996-07 स 2001-02 के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय यह न्यूट्रिक्षन अपनाया गया था। एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित किए गए पोत सवाधित प्रभार समान हैं और पोत की पत्तेक श्रेणी के सदर्भ में नहीं है। एगी रिश्ताते में यदि '5ज्यायू अधिधि के बाद समूर्ण निकर्षण लागत जोकि मुख्यत पीआरएल पातों पर प्रोटोकूल हुड़ ने जो यातायात का लगभग 60 प्रतिशत होता है पूरी तरह से पोत सवाधित गतिविधि के अधीन सुविचारित की जानी है पाता की भव्य धारणा पर अनावश्यक बोझ पड़गा जा गहरे डबाव के नाभार्थी नहीं भी हो सकत। समान उत्तरण स कार्यान पत्ता न्याय के मामले में उसके पूर्ववर्ती प्रशुल्क सराधन मामले के दोरान भी अनुरक्षण निर्माण लागत पीआरएल गतिविधि का आवारित किए जाने की अनुमति दी गई थी 'क्याकि अनुरक्षण निकर्षण मुख्यत तेल टैकर पोता के 'ज्ञा जा। लघु स्पष्ट की गई रिश्ताते के मददेनजर पीआरएल प्रहसन के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत का आवरण इररा के लिए एनएमपीटी द्वारा अगीकृत दस्तिकोण को स्थीकृत किए जाने की जरूरत है।

उपर्युक्त स्थिति के बावजूद पीओएल गतिविधि के लिए एनएफसीटी द्वारा दखिल किए गए लागत विवरण की जाव करने पर, यहं दखा गया है कि पत्तन की समग्र परिचालन लागत का लगभग 40 से 45 पंतशत पीआईएन प्रहस्तन गतिविधि में आवाटित किया गया प्रतीत होता है। यह विदित है कि कार्गो प्रहस्तन गोतिविधि क अधीन नो गई आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि रो सबधित योग्य भी पीआईएन गतिविधि में आवाटित किए गए ह। इसक अलापा वेतन, प्रबद्धन तथा सामान्य उपरिव्यया आवि स सबधित पीओएल गतिविधि ग आवाटित लागत पीआईएन प्रहस्तन गतिविधि से सबधित प्रहस्तन की प्रासारिक लागत आर निवेश के सदर्भ मे प्रतीत नहीं होता है। वर्ष 2012-13 स अतिरिक्त जेटटी स 13 (पीओएल बर्थ) को भी जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन-न सामान्य विवरण का छोड़कर पीआईएल गतिविधि के लिए लागत मदा के आधार की कोई विस्तृत गणना नहीं भरी है कि

इसे वर्थ लवाई/प्रहरित यातायात/जेटटी लवाई के अनुपात में आवृत्ति किया गया है। इस गतिविधि के लिए लागत मद के आबटन की विस्तृत गणना के अभाव में, यह समझ नहीं होगा कि पत्तन का विवरण सशोधित किया जाए तथापि, प्राय अस्थिरताओं को दूर करने के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल पीओएल गतिविधि से सबधित लागत विवरण में निम्नलिखित सशोधन किए गए हैं—

(क). फार्म 2क में पीओएल यातायात में अपेल और वर्ष 2011-12 में पीओएल गतिविधि सही की गई है और टीएमपीटी द्वारा सुविचारित 195.50 लाख की बजाय 197.45 लाख टन पर विचार किया है।

(ख). वर्ष 2011-12 के लिए, पीओएल गतिविधि से आय एलपीजी कार्गो से आय में शामिल की गई प्रतीत होती है जबकि यातायात केवल पीओएल के सदर्भ में है। अनुमानित आय को शोधित पीओएल यातायात के सदर्भ में सही किया गया है।

(ग). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वेतन लागत पीओएल गतिविधि के लिए व्यय के आबटन के किसी आधार/गणना से समर्थित नहीं है। पूर्व अवधि के लिए एमआरपीएल हेतु पत्तन द्वारा भेजी गई घाटशुल्क गणना दर्शाती है कि यातायात विभाग के व्यय (जिसमें वेतन लागत शामिल होगी) को घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय एमआरपीएल कार्गो में आवृत्ति किया गया है। हालांकि पीओएल के लिए वेतन लागत व आबटन की पत्तन जिम्मेदारी द्वारा उपलब्ध करवाई गई किसी विस्तृत गणना के अभाव में जाच नहीं दी जा सकती। मौजूदा कार्यवाही में, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित वेतन लागत पर प्रयार किया गया है। तर्थापि, विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में देखा जा सकता है कि हालांकि पीओएल गतिविधि के लिए अलग लागत विवरण तैयार किया गया है, पीओएल गतिविधि के लिए लागत मदों के आबटन में देखे गए अतरालों के मददेनजर, सभी कार्गो मदों में एकसमान प्रशुल्क कटौती समग्र अधिशेष स्थिति के आधार पर की गई है और पोत सबधित गतिविधि में घाट की पूरा करने के बाद पीओएल गतिविधि में दर्शाई गई अधिशेष की सीमा तक नहीं है।

(घ). प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, एफएमआई, एफएमई, नियोजित पूँजी आदि के अनुमानन में किए गए सशोधन पत्तन द्वारा अनुसरित आबटन के अनुपात को बनाए रखते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से पीओएल प्रहस्तन गतिविधि में आवृत्ति किए गए हैं।

उपर्युक्त सशोधनों के अधीन पीओएल गतिविधि द्वारा दर्शाई गई लागत स्थिति अनुकर्णी अनुच्छेद में दी गई है। यह देखा जाए कि अनुमान पूरी तरह से तदर्थ हैं क्योंकि इस गतिविधि में लागत के आबटन की विस्तृत गणना उपलब्ध नहीं करवाई गई है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वैज्ञानिक भोर आनुपातिक आधार पर पीओएल से सबधित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल किए जाए।

(ix) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए पीओएल गतिविधि हेतु समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण और लागत विवरण सशोधित किए गए हैं, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है। सशोधित लागत विवरण अनुलग्नक - I (क) से (घ) रूप में सातमन किए गए हैं। मौजूदा प्रशुल्क पर वित्तीय / लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारवद्द स्थिति नीचे तालिकाबद्द की गई है—

विवरण	परिनालन आय (₹ लाखों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा (-) (₹ लाखों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में				ओसत अधिशेष/ घाटा %
	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13 से 2014-15 के लिए जोड़	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13 से 2014-15 के लिए जोड़	2012-13	2013-14	2014-15		
(i) समग्र पत्तन	38305.14	42055.98	46596.39	126957.51	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.14%	14.93%	20.36%	15.2%	
(ii) एमपीटीन	25850.58	28649.82	32030.31	86530.69	10910.32	13418.39	18423.73	40752.44	42.21%	46.64%	51.28%	47.1%	
(iii) पीओएल ग्राम	15765.00	17626.00	19747.07	53158.07	3625.67	4835.70	6185.83	14647.20	23.0%	27.4%	31.3%	27.6%	
(iv) नीति आर ग्राम	7882.06	9740.84	9805.59	26426.48	(-)9007.28	(-)8759.28	(-)8411.33	(-)28177.89	(-)114%	(-)100%	(-)86%	(-)99.1%	
(v) नीति	130.06	475.50	493.61	1427.37	(-)8.61	7.21	(-)60.05	(-)161.46	(-)5.27%	(-)1.76%	(-)15.31%	(-)4.3%	
(vi) सपदा	4114.47	4189.82	4266.67	12570.96	1605.75	1614.01	1535.73	4755.68	39.03%	38.52%	36.0%	37.8%	
(vii) समग्र पत्तन विवरण कर्जाईआसोएल	38738.07	40421.17	44889.78	122049.02	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.5%	15.5%	21.1%	15.8%	

उपर्युक्त तालिका से यह प्रमाणित है कि समग्र पत्तन मोन्दा दरमाना पर तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए 15.2 प्रतिशत का ओसत अधिशेष दर्शाता है। कार्गा प्रहस्तन तथा सपदा गतिविधि तीन वर्षों 2012-13 से 2014-16 के लिए क्रमशः ₹ 40752.44 लाख और ₹ 4755.68 लाख का कुल अधिशेष दर्शाता हैं जो पाते सवाधित गतिविधि में ₹ 26177.89 लाख और रत्व गतिविधि (मार्शलिंग यार्ड से सधावेत) में ₹ 61.46 लाख के मामूली घाट का प्रतिसहायिकी प्रदान की है, और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए ₹ 19269.39 लाख का समग्र आधेशेष छाड़ दिया है।

समग्र लागत रिप्टिं और कार्गा प्रहस्तन गतिविधि में प्रकट अधिशेष के आधार पर कार्गा प्रहस्तन गतिविधि के लिए निर्धारित मौजूदा दरों को कम किए जाने की जरूरत है।

तथापि पत्तन न ज्यादातर प्रशुल्क मदों (कार्गा और पाते दोनों) में यथारिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है यिथाय पाइलटेज शुल्क तथा रथनातरण शुल्क में कठोरी सशाधना के जहाँ पत्तन ने उग्र रूपयोग के लिए पृथक प्रभार वसूल करना का प्रस्ताव किया है मार्शलिंग यार्ड प्रभारा में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित की गई है गेर-बल्क मद के लिए यथागत्य घाटशुल्क दर में वृद्धि प्रत्यक्षता प्रति की गई है स्टीमर एजेंटों और सी एड एफ एजेंटों आदि से लाइसेन शुल्कों में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

चूंकि समग्र पत्तन अधिशेष की रिप्टिं में इसलिए एनाग्नीरी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में काई वृद्धि प्रदान किए जाने की रिप्टिं नहीं है। इसके पिंपरीत जेसांक पहल उत्तराधि किया गया है कार्गा प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क का कम करने का मामूला है।

पत्तन न मजदूरी से जड़ा माजूरा तरी फैपरात पाते उन आधार पर आरम्भाच्चडब्ल्यू न्हीं निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रतोषित दर ज्यादा का शुरुआत वे बाद भी आरम्भाच्चडब्ल्यू गतिविधि घाटे में रहती है। यह स्थीकार करना इसके लिए उस गतिविधि को एक ही बार में आत्मनिर्भर गत्तन से प्रशुल्क में गमीर विवरण हो सकती है। एनाम्पीटी द्वारा निर्दिष्ट की गई वृद्धि-स्थिति में यह रपज्ज है कि आरम्भाच्चडब्ल्यू गतिविधि में घाटा कार्गा प्रहस्तन गतिविधि द्वारा प्रति-रहायिकी की मात्रा की जा रही है। पिछले प्रशुल्क मशाधन के दोरान भी आरम्भाच्चडब्ल्यू में घाटा कार्गा प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उपलब्ध अधिशेष द्वारा प्रति-सहायिकों की अनुमति दी गई थी और मौजूदा प्रशुल्क मशाधन में भी यही विधान स्थीकार की गई है। पत्तन का सलाह दी जाए कि आरम्भाच्चडब्ल्यू गतिविधि को धीर-धीर आत्म-प्रयात द्वारा जाए।

सशाधन यिग्नाम में, गह आया गया है कि समग्र कार्गा प्रहस्तन गतिविधि 47.1 प्रतिशत का अधिशेष दर्शाती है भार पीओएल प्रहस्तन गतिविधि का लागत विदरण 27.6 प्रतिशत अधिशेष दर्शाती है। गह पर गह उल्लेख करने प्रासारिक है कि इलाके की वर्ती प्रहस्तन गतिविधि आधारपूर्वक दर्शाती है पन्त उन नवधित गत्तन पर्व 99 प्रतिशत के भागी घाटे हैं। इसलिए पीओएल प्रहस्तन गतिविधि सहित लार्गा प्रहस्तन। प्रशुल्क में फटारों की मात्रा पत्तन सवाधित गतिविधि में उन्मान घाटे के पृष्ठ लिए विनाअलग से निर्णय नहीं लिया जा सकता। महत्वपूर्ण पीओएल जना में पमुख पाते/पत्तन का जार्गा यातायात शोषण होते हैं और वे जार्गों प्रहस्तन गतिविधि गे आने वाले प्रति-सन्धिकीज्ञान का लाभ उठाए। चूंकि के ब्राइंड्रीएल ऐ प्रहस्तत कार्गो के लिए पाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए विशेष कार्यपद्धति निर्धारित की गई है इलिए माजूदा प्रशुल्क में दोरी की मात्रा के भागी औरीएल भी उन्नत्य के अलाया होती है। इसी भी विधान में उनके पहुंचने उत्तराधि किया गया है काई आईआरम्भाच्चडब्ल्यू ले निर्दिष्ट खोकाय निवाम स अधिक तांड आधारपूर्वक दर्शाया गया था। तदनुरास मानुदा जार्गा प्रहस्तन प्रभारा निर्दिष्ट की आरम्भाच्चडब्ल्यू तांड आरम्भाच्चडब्ल्यू भड़त तीन जार्गों की अवधि के लिए मूल्यवान ₹ 19269.39 लागत रुपयोग र मानुदा निर्दिष्ट करने के लिए 26 प्रतिशत तक। उन्हें फैरे जाने की जरूरत है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि एमआरम्भाच्चडब्ल्यू को पत्तन जलमार्गों में एमपीएम शुल्क हान की समाजना है। पत्तन ने अपना प्रशुल्क निर्धारित ज्यादा सन्तुष्ट एरापार्सम है। अपने प्रमुख परिचालन स्थान नागर उन्नन रुपे एमआरम्भाच्चडब्ल्यू का साथ पन्त नागरीएल गतिविधि गतिविधि की शुरुआत की जाती है। उन्नन न उसके एमपीएम परिचालना की शुरुआत जी उन्हें स्पृन्तुर्जित राज्यन करोगा। उन्हें व्याप्त नहीं भज है। ज्याकिं पहल बताया गया है उन्नन ०३८८८ प्रस्तोत्र नागर जानु कर्य तल भर एरापार्सम है। एमआरम्भाच्चडब्ल्यू का साथ न्यूनतम गारटीयुत थर्ट से गहगल है। पत्तन न एरापार्सम परिचालन दर लिए काई निर्धारित दर प्रस्तोत्र नहीं की है। पत्तन का रालह दी जाती है के एरा गतिविधि गतिविधि लगत दर अधार पर प्रस्तोत्रा परिचालन की शुरुआत का ज्यान में रालह हुआ एरापार्सम द्वारा एसदोएम प्रारंभित हुआ प्रस्तोत्रा में वृली हतु व्यक्त प्रस्ताव दाखिल हुए। एसपीएम के लिए पूर्वज दर निर्धारित किए जान रुपयोग र मानुदा निर्दिष्ट के उत्तमान में कम्बुध तल और पीओएल के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर एसपीएम में यहहस्तित कर्य तून भोर दीआएल के लिए लागू होती।

एसपीएम परिवालना की शुरूआत की स्थिति में, यदि कोई पत्तन परिसंपत्ति रह जाती है तो पत्तन मोजदा घाटशुल्क दर की समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करें।

(xx). उपयोक्ता द्वारा विलबित मुगतान और पत्तन द्वारा विलबित यापरियो पर दडात्मक व्याज पत्तन द्वारा 12.00 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 2182 के अनुसार विनवित भुगतानो पर व्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगा। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार दडात्मक व्याज की दर सशोधित कर 16.75 प्रतिशत की गई है।

(xxi). (क). वर्तमान पाइलटेज शुल्क में दरमान में सूचीबद्ध अन्य सेवाओं के अलावा पोतों की सभी श्रेणियों के लिए पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचो की अपेक्षित सख्त शामिल है। इसके विपरीत पत्तन ने बताया है कि बार्जों, टगों, लॉचो आदि के लिए क्रम (ii) और (iii) के अधीन पाइलटेज शुल्क और 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी और उससे अधिक टग का अतिरिक्त प्रावधान होगा और पत्तन ने टगों के उपयोग के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पातों की इन श्रेणी के लिए स्थानातरण प्रभारो में पत्तन द्वारा सभान सशोधन भी प्रस्तावित किया गया है।

इसने बाट में टग उपयोग के लिए पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल करने के अपने पूर्व प्रस्ताव की बाजय टग के कियाये के लिए अलग से यथा निर्धारित टग प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित सशोधन समान पातों के लिए टग का पारचातन-म शामिल भारी लागत की क्षतिपूर्ति करने के लिए है और लागू टग किराया प्रभार केवल तभी वसूल करने का प्रतताव किया गया है यदि टग सेवाए प्राप्त की जाती है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 64 के अनुसार पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क अवश्य समेकित शुल्क होना चाहिए और पर्याप्त क्षमता की टग, लॉचो की अपेक्षित सख्त और प्रचलित पद्धति के अनुसार पत्तन सुविधा के लिए पातों के स्थानातरण/स्थानातरणों के साथ एक अतार्थी आर एक बहिंगामी सचिवन शामिल होना चाहिए। मोजूदा पाइलटेज शुल्क में टगों की अपेक्षित सख्त के प्रावधान शामिल हैं। अनुरोध किए जाने के बावजूद पत्तन ने यह दिखाने के लिए कोई लागत विश्लेषण नहीं भजा है कि टग उपलब्ध करवाने की लागत के अलावा पोतों की इन श्रेणियों से मुक्त पाइलटेज शुल्क वसूली-योग्य है। पत्तन न आधार पाइलटेज शुल्क में तदनुरूपी ऊर्जाती के बिना मोजूदा शर्त में सशोधन का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा प्रस्तावित सशोधन प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खड 64 के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए स्वीकार नहीं किया गया है।

(घ) स्थानातरण के लिए यदि टगों का उपयोग नहीं किया जाता है तो स्थानातरण प्रभारो में 50 प्रतिशत रियायत निर्धारित करने वाली अनुसूची 22 के अधीन मोजूदा टिप्पणी 3(ii) को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। यदि प्रस्तावित हटाए जाने के कारण पूछे गए थे तो इसने बताया था कि स्थिति में सुधार किया गया है। किए गए सुधार की प्रकृति ज्ञात नहीं है। एनएमपीटी द्वारा कोई तार्किक कारण नहीं दिए जाने पर मोजूदा शर्त को हटाने के लिए कोई दिखाई नहीं देता है। इस सबध म मोजूदा प्रावधान को दनाए रखा गया है।

(ग) पत्तन ने पाइलट सेवा तथा पाइलट के रोकने के मागपत्र को रद्द किए जान की स्थिति में 5 प्रतिशत और 8 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है अन्यथा इसन अन्य पोत सबधित प्रभार में यथास्थिति बनाए रखी है। इसन स्पष्ट किया है कि नियमित रूप से आने वाले रद्दकरणों को हतोत्साहित करने के लिए गापूली वृद्धि प्रस्तावित की गई है और अतिरिक्त राजस्व बढ़त ही कम होगा। योंके प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि का आशय ये बोल पाइलट सेवा/पाइलट को रोकने की माग को रोकना है इसलिए यह प्राधिकरण इस मद म परामार्पित वृद्धि की अनुमति देता है जबकि समग्र अधिशेष स्थिति के मददनजर किन्ही अन्य प्रशुल्क मदों म किसी वृद्धि का अनुमति नहीं दी गई है।

(xxii) नई श्रेणी अर्थात् बुडन नद्द बाट (अनुसूची 3जनो के साथ और बिना) के लिए नया वर्थ कियागा 0.24 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत/घटा (एंटरी) और ₹ 650 प्रति पोत/घटा (तरीय पाता) प्रस्तावित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मागपत्रों प्रति घटा दर जब कम्ही ऐसी स्थिति हो तो सभी प्रावर वसूली गुनिश्चित करने के लिए दो गड हैं। गेइग बाना का उपयोग पत्तन के दुबाव की आवाजें लों के लिए किया जाता है। पत्तन ने यह भी बताया है कि इस फिशिंग पोतों/ट्रालरों के बराबर भी कर्मांकृत किया जा सकता है। फिशिंग ट्रालर के लिए निर्धारित मोजूदा वर्थ कियागा 0.495 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत प्रति घटा है। बुडन गेइग बाट के लिए प्रस्तावित टर फिशिंग पोत/ट्रालर के लिए निर्धारित दर का लगभग आधा पाया गया है। पत्तन द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण

ज आधार पर ओर यह विचार करते हुए कि ऐसी बाट का यातायात बहुत कम होता ह आर राजस्य विवेका नगण्य ह जेसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है इसालए प्रस्तावित दर अनुमादित की गई है।

लेश यार्ज के लिए वर्ध किराये मे प्रस्तावित वृद्धि यह स्थीकार करते हुए स्थीकार नहीं की गई है कि पोत सबधित प्रभारो म यथास्थिति बनाए रखी गई है।

(xxiii) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशो का खड 422 यथामूल्य घाटशुल्क दरो को अधिकतम 5 वर्षों की अवधि मे समाप्त किए जाने और प्रहस्तन की लागत के आधार पर दर निर्धारित करने की अनुशस्त्र करता है और कार्गो के प्रहस्तन और भड़ारा के समय विशेष ध्यान रखे जाने की अपेक्षा नहीं जाती है। पिछले प्रशुल्क सशाधन के दोगन पत्तन को आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से एक तर्फ के भीतर भार/इकाई/मात्रा के आधार पर विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए यथामूल्य दर ढाचा के परिवर्तन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। मोजूदा प्रस्ताव मे भी पत्तन न इस अवधि म पहल दी गई सलाह को दोहराने के बावजूद ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यथामूल्य दर की वस्तुली की मोजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखा है। पत्तन न कहा दे कि यह अगल सशाधन म दिशानिर्देश प्रावधान का अनुपालन करणा तब तक प्रति टन दर परिकालेत करने के लिए अलग स कार्यवाही नहीं जानी है। पत्तन प्रत्येक सशाधन कार्यवाही के दोगन कार्गो के भार/मात्रा के आधार पर विशिष्ट दर म जान जा कर्ग विधास किए विना कुछ कार्गो मदा के लिए यथामूल्य दाच को जारी रखन के लिए अपना जना। दाहराता रहा है। अत यह पत्तन की जानकारी मे लाया गया है कि घाटशुल्क मदा को इम प्रशुल्क सशाधन कार्यवाही म यथामूल्य आधार पर जारी रखन को अनुमति स्वत ही सनाप हा जाएगी। विं पत्तन अगल प्रशुल्क सशाधन के समय विशिष्ट इकाई आधारित दर के साथ नहीं ब्राता ह।

(ख) पत्तन न यह अद्वैत करते हुए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्ताव 6 आर 7 क जर्गीन मोजूदा दरमान म निर्धारित घाटशुल्क प्रविष्टि हटान का प्रस्ताव किया 8 के कार्गो मदा के प्रहस्तन की वार्षिकता पिछल कुछ वर्षों क द्वारान बहुत कम रही है। एमपीएल जेटटी पर लाद गए ढाचा न लिए घाटशुल्क दर का भी प्रस्तावित दरमान म शामिल नहीं किया गया है याकि एमपीएल जेटटी कार्य करना बन्द कर दिया है। पत्तन से वर्गीकरण के आधार पा घाटशुल्क अनुमूली स प्रस्ताव इन्वर रीकार किए गए २। पत्तन न बताया है कि अन्य रसागन जीर्ण क अधीन रटाइरन मानामर फॉर्मा मोजूदा पृथक गा १८ मा हटा दिया गया है आर क्र स ४(ग) क अधीन फास्फोरिक एसिड क सा १ जाड दिया गया है जिसकी मानान घाटशुल्क दर है। बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क भन्तती १ क्र ४ ये रटाइरन मानामर क बारे म उल्लिखित नहीं है। गर्मात दरमान म कार्गो रटाइरन मानामर का किसी असरता से बचान के लिए क्र स ४ख म शामिल किया गया ह।

(ग) पत्तन ने ग्रनाइट जिक कर्ट्रेट कार्ग कथाड अल्यूमीनियम जार १८। एवर रथ्या पया जाने कुछ मदा के लिए घाटशुल्क दर ५ कटाती करन का प्रस्ताव किया २। ज्वान जान लाद जारी मदा के लिए घाटशुल्क दर मे कटोती प्रस्तावित ररन का कारण जात ३। गर्मात दर बताया गया २ समग्र अधिशेष स्थिति के आधार पर भडारण तथा आरसीएचडेयू स इतर-गर्मात भाग दरतन गर्मा ॥। मे २६ प्रतिशत की एकसमान कटोती करन का निर्णय लिया ह। गर्मात का भव नियांत गर्मात दर मे रियायत दने का प्रधिकार ह यदि वह एसा याह ह।

(घ) पत्तन ने नई कार्गो मदा अर्थात गंक सड (रु 20 प्रति टन) गनग (रु 25 प्रति टन) आर १५। १८ (रु 35 प्रति टन) के लिए घाटशुल्क दर मा प्रस्ताव किया ह। इतन स्पष्ट नहीं ह कि ये १३ मद ह और कम मूल्य वाली कार्गो है और प्रगागान्मक आधार पर १५। १८ गास ना का नियात लिया गया ह। यह नाट किया जाए १५। उन विनिर्दिष्ट रा इतर गासाना के लिए नियात मोजूदा घाटशुल्क दर ५० ६५ ग्रेन टन (रु 48 10 प्रति टन कटाती क बाद) विनिर्दिष्ट ह जा ५। एवर रथ्या लिए गये गोगिट दर न अभाव मे इन कार्गो पर लागू हाया। इसलिए पत्तन द्वारा भज ता एपटीकरण के आधार पर कि ये एम मूल्य-वाली कार्गो मद है और इन मदा के लिए प्रस्तावित दर पर किसी भी प्रयोक्ता न ५० ६५ गासात नहीं उठाई है इसलिए नई कार्गो मदा के लिए प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अन्मार्गत की गई है। पत्तन ने बताया ह कि अंजित गजरव इन कार्गो की कम मात्रा मानत हुए नगण्य हाया।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि म ग्रधिशाप के भद्रदनजर आयत गार्यत ब्रनप्रगाग ए गणाधौन उ लिए प्रस्तावित वृद्धि निर्यात कार्गो के लिए नि शुल्क आधार जा सकता। म मोजूदा इन्वोर दिना स कम ५०५५ घोदह दिन करने का प्रस्ताव अनुमादित नहीं किया गया ह। इस मोजूदा प्रशुल्क ले पर बनाए रखा गया ह।

(उ). मैं० सुजलान एनर्जी लिमिटेड (एसईएल) ने निवेदन किया है कि महापत्तनो की घाटशुल्क अनुसूची में विड टरबाइन के लिए कोई विशिष्ट प्रविष्टि नहीं है जोकि गैर-परपरागत ऊर्जा क्षेत्र में निर्यात सभावना वाला एक नया उत्पाद है। वर्तमान में, इसे घाटशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए मशीनरी अथवा परियोजना सामग्री अथवा अलेखाकृति कार्गो के रूप में वर्गीकृत किया गया है। एसईएल ने कहा है कि विड टरबाइनों के निर्यात के लिए घाटशुल्क दर मुद्र्दा पत्तन न्यास में एफओबी मूल्य का 0.28 प्रतिशत काढ़ा पत्तन न्यास में 0.20 प्रतिशत और चैन्सई पत्तन न्यास में 0.22 प्रतिशत है जबकि एनएमपीटी में घाटशुल्क दर एफओबी का 0.40 प्रतिशत है। इसने अनुरोध किया है कि विड टरबाइनों को घाटशुल्क अनुसूची में अलग से वर्गीकृत किया जाए और यथामूल्य आधार पर वर्तमान वसूली के बजाय ₹०.50 प्रति टन पर प्रति टन आधार पर वसूली की जाए। पत्तन ने अपने दरमान में निर्धारित ब्रेक ब्ल्क मदो के लिए यथामूल्य दर ढाचे की बजाय भार की इकाई के आधार पर विशिष्ट दर निर्धारित करने की हमारी सलाह के बावजूद मैं० सुजलान एनर्जी लिमिटेड द्वारा कही गई बात को सबोधित नहीं किया है। इस कार्गो मद के प्रहस्तन के लिए शामिल लागत के किन्हीं घोरों के अभाव में, यह प्राधिकरण घाटशुल्क की विशिष्ट इकाई दर अपनी ओर से निर्धारित नहीं कर सकता। तथापि आदेशित सामान्य प्रशुल्क कठौती मौजूदा यथामूल्य दर को कम करके 0.29 प्रतिशत कर दगी जिससे उपयोक्ता को तत्काल राहत मिलेगी। पत्तन को सलाह दी जाती है कि मैं० सुजलान एनर्जी लिमिटेड के अन्यावेदन की जांच करे और घाटशुल्क ढाचे को सशोधित करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

(xxiv). पत्तन ने मार्शलिंग यार्ड के लिए प्रभारों में वृद्धि मौजूदा ₹०.8 प्रति टन से ₹०.10 प्रति टन और प्राइवेट साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए मौजूदा ₹०.10 से ₹०.15 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि रेलवे के माध्यम से प्रहस्तन के लिए अवसरवना में वृद्धि करने की बजह स और कार्गो की शीघ्र निकासी के लिए ट्रेड को सुविधा प्रदान करने के लिए है। पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति के मददनेजर यथारिति बनाए रखी गई है। इन्हीं कारणों से, भार मान के किराया प्रभारों में वृद्धि मौजूदा ₹०.100 प्रति टन से ₹०.200 प्रति टन को भी अनुमोदित नहीं किया गया है।

(xxv). (क). पत्तन ने सी एड एफ एजेसी और स्टीमर एजेसी को लाइसेस जारी करने के लिए शुल्कों में तीव्र वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव भी किया है। इसने घाट में प्रवेश के लिए अनुज्ञापत्र जारी करने के शुल्क प्रवेश के प्रभारों और पोत के मास्टर/स्पार्मी/एजेट को निकासी प्रामाणपत्र आदि जारी करने के शुल्क में भी वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने निवेदन किया है कि सी एड एफ एजेसी और स्टीमर एजेसी को लाइसेस जारी करने के शुल्कों में वृद्धि और प्रवेश के लिए अन्य शुल्क में वृद्धि इसलिए प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से लोगों के प्रवेश को फिल्टर किया जा सके।

मेंगलूर स्टीमर एजेट्स असोसिएशन ने यह बात उठाई है कि स्टीमर एजेटों को लाइसेस जारी करना एनएमपीटी के न्यायाधिकार में नहीं आता है और इसलिए शुल्क वसूल करने का प्रयत्न ही नहीं उठता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासादिक है कि स्टीवडारिंग/अन्य ट्रड लाइसेस के लिए लाइसेस शुल्क विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमानों में भी निर्धारित किया गया है।

पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर कि वसूल किए गए प्रभार पत्तन सुविधाओं के उपयोग के लिए हैं, लाइसेस जारी करने के लिए वर्तमान प्रभार बिना किसी सशोधन के जारी रखन की अनुमति दी गई है।

(ख). पत्तन ने एक वर्ष से कम अवधि के लिए सी एड एफ एजेसी और स्टीमर एजेसी को अस्थाई लाइसेस जारी करने के लिए ₹०.5000 प्रति वर्ष की दर से एक नई प्रविष्टि का प्रस्ताव किया है। अनुरोध किए जाने के बावजूद, इसने प्रस्तावित नई दर पर पहुंचने का आधार नहीं गजा है। लाइसेस के नवीकरण के लिए मौजूदा शुल्क ₹०.1000 निर्धारित किया है और नए लाइसेस के लिए दो फ्लेडर वर्षों हतु ₹०.5000 निर्धारित किया है। एक अस्थाई लाइसेस के लिए ₹०.5000 की प्रस्तावित दर उसके दरमान में निर्धारित उपर्युक्त मौजूदा दरों की तुलना में बहुत अधिक दिखाई देता है। प्रस्तावित दर पर पहुंचन के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित किसी आधार के अभाव में, लाइसेस के नवीकरण के लिए मौजूदा एक वर्ष से कम के अस्थाई लाइसेस के लिए शुल्क रूप में निर्धारित किया गया है। इसका गजस्व पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह केवल एक विविध प्रशुल्क मद है।

(xxvi). इस प्राधिकरण ने आदेश स टीएमपी/ 26/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वारा पत्तन द्वारा प्राप्तिका सेवा प्रदाताओं द्वारा ऑफर की गई/की जाने गाली शिक्षन सुविधा/सेवा के लिए पत्तन पर एक समान रूप से लागू हारवर मोबाइल क्रेन के किराये के लिए अधिकतम दर अनुमोदित की थी। तथापि मसौदा प्रस्तावित दरमान

मेरे उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को शामिल नहीं किया गया है। उक्त आदेश में अनुमोदित अधिकतम दर से जुड़े कार्यनिष्ठादान को एनएमपीटी के सशोधित दरमान में पृथक अनुसूची में शामिल किया गया है।

(xxvii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमान का अध्याय VIII पजीकृत कार्गो प्रहस्तन विग (आरसीएचडब्ल्यू) से लेवर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली से सबधित है। पत्तन ने प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू दर के सशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। आरसीएचडब्ल्यू में अनुमोदित दर एनएमपीटी के सशोधित दरमान में शामिल की गई है।

(xxviii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितंबर 2011 तक विस्तारित की गई थी। वर्ष 2012-13 से 2014-15 की वित्तीय स्थिति एनएमपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने में सुविचारित किया गया है और वर्ष 2011-12 के अनुमान पूर्व अवधि विश्लेषण रूप में सुविचारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, अनुमोदित, सशोधित प्रशुल्क 1 अप्रैल 2012 से प्रभावी होगा। पत्तन को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सशोधित दरमानों के कार्यान्वयन तक मौजूदा प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति जारी रखता है। प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता वक्र निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के लिए है इसलिए सशोधित दरमानों की वैधता भी 31 मार्च 2015 को समाप्त हो जाएगी।

16.1 परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएमपीटी के सशोधित दरमानों को अनुमोदित करता है जिसे अनुलानक-II रूप से सलग किया गया है।

16.2. सशोधित दरमान 1 अप्रैल 2012 से प्रभावी होगे और 31 मार्च 2015 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वत ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

16.3. एनएमपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए अनुमानों से विपर्यन है तो यह प्राधिकरण एनएमपीटी से अपेक्षा करेगा कि इसके प्रशुल्क की समीक्षा की समयसारणी से पहले प्रस्ताव करे और ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ को सशोधित प्रशुल्क में पूर्णत समायोजित किया जाएगा।

16.4. इस सबध मे एनएमपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही की अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून 30 सितंबर, 31 दिसंबर और 31 मार्च का समाप्त तिमाही के पूरा हाने के 15 दिनों के भीतर उसी प्रारूप मे वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट भजे जिसमे प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाएगी तो टीएमपी सबद्ध पत्तन को अनुसूचित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि एनएमपीटी टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाने वाली रामयावधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने मे विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी आर से प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही शुरू कर देगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[ विज्ञापन III/4/143/11/अमा ]

न्यु प्रगांतर पत्तन न्यास

प्राप्तव वै गतिशील आम थीं शारण शिष्य

विद्यार्थी विद्यार्थी विद्यार्थी ६

## ન્યૂ મેગલૂર પત્તન ન્યાસ

अन्तर्राष्ट्रीय - I (ग)

अप्पामण - १ (८)

## न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

२० लाखी पै -

अन्तर्गत - I (घ)

## न्यू मेगलूर पत्तन न्यास

(२० लाख मी)

अनुलन - I (८)

# न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

## रेतवे गतिविधि के लिए लागत विवरण

(३० तार्जनी मी)

अन्तर्राष्ट्रीय - १ (ख)

## न्यू मेगतूर पत्तन न्यास

(४८ लाखी में)

## न्यू मॅंगलूर पत्तन न्यास

दरमान-

अध्याय - ।

### परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

#### 1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

इस दरमान में जब तक कि सदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे –

- (i). ‘तटीय पोत’ का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) ‘विदेशगामी पोत’ का अर्थ तटीय पात के अतिरिक्त कोई पोत होगा।

#### 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेश द्वारा निर्धारित पोत की हैसियत पात सवधित प्रभाग की वसूली के प्रयोजन के लिए तटीय अथवा विदेशगामी रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासारिक नहीं होगा।
- (ii)
  - (क) पात सवधित प्रभार पोत स्वामिया/स्टीमर एजेंट से वसूल किए जाएंगे। जबकि कहीं दरे अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित की गई है वहा भारतीय रिजर्व बैंक स्टेट बैंक ऑफ इंडिया अथवा इसक सहयोगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रूपयों के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा को बदलने के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा। पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।
  - (ख) अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कर्टेन सवधित प्रभार भारतीय रूपयों के समकक्ष वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए आयात कर्टेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और नियोत कर्टेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कर्टेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित बाजार खरीद दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपयों में बदलने के लिए लागू की जाएगी।
- (iii). विनिमय दर की विनिमय समीक्षा तीस दिनों से अधिक के लिए पत्तन में विराम करने वाले पातों के मामले में पात के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में विलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के सदर्भ में भावी प्रभाव से वसूल किया जाएगा।
- (iv)
  - (क) सामान्य व्यापार लाइसेस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय घालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
  - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवक विनिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेस के आधार पर तटीय घालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
  - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरे पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होगी।
  - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरे के बताए पोत द्वारा तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालनों का पूरा किए जाने तक प्रभार्य होगी उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दर उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होगी।

(उ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगे।

(व). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत सबधित प्रभार अन्य पातों क तदनुरूपरी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ख). सभी तटी कार्गो/कटेनरों, ताप कोयला से इतर; कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह मुटिकाओं के लिए कार्गो/कटेनर सबधित प्रभार सामान्य कार्गो/कटेनर सबधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ग). कार्गो सबधित प्रभारों के मामले में रियायती दरे घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानातरण और घाट से/को भड़ारण यार्ड स्थानातरण के लिए सभी प्रासारिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होगा।

(घ) कटेनर सबधित प्रभारों के मामले में रियायत जलयान-तट स्थानातरण, और घाट से भड़ारण यार्ड/भड़ारण यार्ड से घाट एवं कार्गो और कटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासारिक प्रभारों पर होगी।

(ङ) विदेशी पत्तन से कार्गो/कटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतातरण के लिए भारतीय पत्तन क पर पहुंचता है, से इसक तटीय नौचालन के लिए प्रासारिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएं। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमति पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कटेनर रियायत के लिए पात्र होगे।

(च) तटीय कार्गो/कटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्ति और वसूल किए जाएं।

(vi). विलबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज

(क) उपयोक्ता दरमान क अधीन किसी प्रभार के विलबित भुगतानों पर 16.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से ब्याज अदा करेगा।

(ख) इसी प्रकार पत्तन न्यास विलबित वापसियों पर 16.75 प्रतिशत की दर से दडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ग) वापसियों में विलब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के बीस दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो, परिणित किया जाएगा।

(घ) उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलब एनएमपीटी द्वारा बिला को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिणित किया जाएगा। तथापि यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहा भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन परिसंपत्तियों के उपयोग किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहा प्रभारों का भुगतान दरमान में शर्त रूप में निर्धारित होता है।

(vii). यापसी तब तक नहीं जाएगी जब तक कि यापसी-योग्य राशि रु 100/- अथवा कम हो। इसी प्रकार, एनएमपीटी कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों नहीं देगा यदि पत्तन का देय राशि रु 100/- अथवा कम हो।

(viii). सभी परिणित प्रभार प्रत्यक्ष श्रेणी में अगले उच्चतर रूपयों में पूर्णांकित किए जाएं।

(ix). (क). दरमान में निर्धारित दरे अधिकतम स्तर हैं इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। एनएमपीटी यदि ऐसा याहे तो निम्नतर दरे वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

(x) पत्तन यदि ऐसा चाह तो दरमानों में निर्धारित दर को लागू करन पर शासित होने वाली निर्धारित शर्तों वाले युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण में उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमानों में निर्धारित इकाई दर अधिकतम दरों से अधिक नहीं होगी।

(y) पत्तन को ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को सूचित करना होगा और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्त नई निर्धारित दरे उपलब्ध करवाती है तो वे टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(z). एनएमपीटी पर आरोप्य उपयुक्त से अधिक विलवा के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करन की आवश्यकता नहीं होगी।

### अध्याय - II

#### पोत सबधित प्रमार

##### 2.1. पत्तन देशताएँ

प्रमारयोग्य पोत (15 टन और अधिक के समुद्रगामी पोत)	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारबारता	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)
जलयान/स्टीमर	0 143	2 32	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश
दर लॉच बार्ज, आदि जो उपयुक्त में शामिल नहीं हैं	0 040	1 07	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश

#### टिप्पणिया

- “जलयान” अर्थात् पूरी तरह से हवा की शक्ति से चलने वाला, पोत और ‘स्टीमर’ अर्थात् जलयान से इतर कार्ड अन्य पोत। अनुषंगी इजना वाले नौचालन पोतों के मामले में, प्रभार जलयानों पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे।
- पत्तन में ब्लास्ट में प्रवेश करने वाला और यात्रियों को ढोने वाले पात से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जोकि अन्यथा प्रभार्य होगा।
- पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कार्गो अथवा यात्री का नहीं उतारने अथवा लेने वाला पोत (ऐसे उतराई प्रारं पुनर्भरण के सिवाय जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो) पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
- खाली और/अथवा लदे हुए फलीटिंग लैश बार्जों का लेने के लिए दूसरी बार आने वाला लैश पात पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्रियों नहीं लेने वाले पात के रूप में माना जाएगा जेराके महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 खं में निर्धारित किया गया है और किन्हीं पत्तन देयताओं का वसूल नहीं किया जाएगा।
- निम्नलिखित मामले में कोई पत्तन देयताएँ वसूल नहीं की जाएँगी:
  - कोई मनोरजन नाव अथवा
  - कोई पोत जो मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पत्तन में दावारा प्रवेश के लिए विवश होता है।
- विकेंद्रित ब्लास्ट के साथ तेल टैकरा के लिए कम किया गया सकल टनभार जो इसके अतर्थार्थीय टनभार प्रमाणपत्र के अनुकित्या कॉलम में दर्शाया गया है का पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार में लिया जाएगा।

## 2.2. पाइलटेज

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	ज़िर्देशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु में)
(I) अतमुखी और बहिमुखी दोनों पाइलटेज के लिए		
(क) 30,000 जीआरटी तक	0 320 न्यूनतम 960 अमेरिकी डॉलर के	8 55 न्यूनतम ₹ 0 25,661.00 के अधीन
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ डा 9600 + अ डा 0 256 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	₹ 0 2,56,608 + ₹ 0 6 84 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(ग) 60,001 जीआरटी और अधिक	अ डा 17280 + अ डा 0 224 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	₹ 0 4,61,894 + ₹ 0 5 99 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
	दर प्रति पोत	
(II) (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग लाच आदि और नौचालन पोत (अनुष्ठानी इंजनों के साथ/विना) और 199 जीआरटी तक के फिलिंग पोत	अ डा 71.34 प्रति पोत	₹ 0 1907 00 प्रति पोत
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	अ डा 107 00 प्रति पोत	₹ 0 2860 00 प्रति पोत

### टिप्पणियाँ:

1. पाइलटेज—सह—टोवेज शुल्क समेकित शुल्क होगा और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉन्गों की अपेक्षित संख्या के साथ टोवेज और जाने के लिए पाइलटेज हेतु पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अतमुखी और एक बहिमुखी सचलन और भूरिंग बोटों की आपूर्ति शामिल होगी।

2. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानातरण हेतु रथानातरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

(I). पत्तन सुविधा निम्नलिखित आशय से परिभासित की गई है—

(क). यदि भूरिंग में कोई कार्य कार्गो पोत अथवा वर्थ में निकर्षण कार्य/हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य के लिए स्थानातरित/अवर्थ किया जाता है अथवा निकर्षण के लिए वर्थ आवाटित करने हेतु अथवा वर्थों की गरमाते करने के लिए अनुरक्षण और ऐसी अन्य समान कार्य जहां स्थानातरण/पाइलटेज की जरूरत हो ऐसे स्थानातरण/पाइलटेज पत्तन सुविधा के लिए स्थानातरण माना जाएगा। ऐसे स्थानातरित पोत को हटाने के लिए स्थानातरण/पाइलटेज भी पत्तन सुविधा के लिए 'स्थानातरण' माना जाएगा।

(ख). दूसर पोत की सुविधा/लाभ के लिए किसी यात के स्थानातरण/पाइलटेज के लिए लाभान्वित पोत को स्थानातरित पोत के हटाने और स्थानातरण के लिए स्थानातरण/पाइलटेज प्रभार अदा करने होंगे।

3. (i). पातों के अनुरोध पर स्थानातरण नीचे यथा निर्धारित पृथक स्थानातरण प्रभार आकर्षित करगा—

**स्थानातरण प्रभार**

पातों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु में)
(क) 30,000 जीआरटी तक	0 80 न्यूनतम 240 अमेरिकी डॉलर के	2 14 न्यूनतम रु 6415 20 के अधीन
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ डा 2400 + अ डा 0 064 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु 64152 + रु 1 71 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(ग) 60,001 जीआरटी और अधिक	अ डा 4320 + अ डा 0 056 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु 115474 + रु 1 50 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
दर प्रति पोत		
(ii). (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बाज़, टग, लॉच आदि और नौचालन पोत (अनुषंगी इजना के साथ/बिना) और 199 जीआरटी तक के फिशिंग पोत	अ डा. 71 84 प्रति पोत	रु 477 00 प्रति पोत
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	अ डा 26 75 प्रति पोत	रु 715 00 प्रति पोत

(ii). जब टगों का स्थानातरण के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है स्थानातरण प्रभार पर 50 प्रतिशत रियायत दी जाएगी।

4. ऊपर निर्धारित स्थानातरण प्रभार गादी बेसिन के भीतर पातों के सचलन और गोदी बेसिन के बाहर लगरगाह स/को सचलन पाइलटेज शुल्क के दूसरे सैट के लिए पात्र होगा।

5. यदि पोत की हैसियत पत्तन में इसके विराम के दौरान बदल जाती है विदेशी स/तटी अथवा विलोमत तो समकित पाइलटेज को दो समान हाल्त्या (अर्थात् एक अतर्मुखी के लिए और अन्य बहिंगुणी पाइलटेज के लिए) में विभाजित किया जाना चाहिए जो प्रासारिक सचलन किए जाने के समय प्रचलित पात की हैसियत के अनुसार वसूल किया जाना चाहिए।

6. जहा पोत का सचलन समाप्त किया जाता है अथवा टग की खराबी, लगाई की अपर्याप्तता सही फ़ड़रों की कमी, आदि जैसे कारणों की वज्रह से बदला जाना था जिसके लिए पत्तन की गलती नहीं है तब तक असफल परिचालन के लिए वसूली नहीं की जाएगी जब तक वह वर्ध अभियहीन करता है।

7. पोत के मास्टर ड्रारा नाम से यथा प्रमाणित काल्ड मूव पर पोत पाइलट करने के लिए नामत किसी परिचालन में अशत या पूर्णत पोत के इजन की पावर के बिना ऊपर निर्धारित पाइलटेज प्रभार की अनुसूची के अनुसार देय दरों पर 20-प्रतिशत अधिभूत वसूल किया जाएगा।

8. हॉट मूवमेट्स की कार्यवाही के दौरान यदि पोत पाच मिनटों से अनाधिक अवधि के लिए अपनी पूरी पावर देने में विफल रहता है तो इसे जोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।

9. अपरिहार्य कारणों से पत्तन सीमाओं के बाहर पाइलट वाल पोत की स्थिति में मास्टर अंगले निकटतम पत्तन पर पाइलट को छोड़ने के लिए वाध्य होगा और मास्टर स्यामी या उसका प्रतिनिधि इस वापसी और उसकी सभी सबधित औपचारिकताओं के लिए जिम्मदार होगा और पाइलट की बोर्डिंग लॉजिंग, अन्य उपयुक्त व्ययों और वापसी पर होने वाले व्ययों की अदायगी भी करनी होगी। इसके अलावा तटीय पोतों के लिए रु 76 00 और विदेशगामी पोत के लिए 2 84 अमेरिकी डॉलर प्रति घटा की दर से क्षतिपूर्ति पोत के स्यामी द्वारा तब तक देय होगी जब तक पाइलट पत्तन पर उद्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट नहीं करता है।

### 2.3. पोतों के विशेष प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (₹ में)
(i).	0600 बजे से 1800 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 2 घंटे से कम नोटिस के साथ अथवा 1800 बजे और 0600 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 6 घंटे से कम नोटिस के साथ पाइलट की सवाओं के लिए मागपत्र के रद्दीकरण हेतु	75.00	2005.00
(ii).	उस समय के बाद, जब मागपत्र दिया गया था, 30 मिनट से अधिक के लिए स्टीमर द्वारा पाइलट को रखने के लिए		
(क)	पहले घंटे या उसके भाग के लिए	37.50	1002.00
(ख).	प्रत्येक अनुवर्ती घंटे या उसके भाग के लिए	31.25	835.00

### टिप्पणी

ऐसे मामले में जहां पाइलट स्टीमर पर बोर्ड करता है परन्तु यह सूचित करने पर वापस आ जाता है कि यह सेवाएँ अपेक्षित नहीं हैं तो उपर्युक्त उप-मद (i) में विनिर्दिष्ट किए गए रद्दकरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि पाइलट को यह सूचित करते हुए पोत पर बोर्डिंग के 30 मिनट से अधिक समय के लिए प्रतीक्षा करवाई जाती है कि उसकी सेवाएँ अपेक्षित नहीं हैं, उपर्युक्त उप-मद (ii)-में विनिर्दिष्ट प्रभार रद्दकरण प्रमाणों के अलावा वसूल किया जाएगा।

### 2.4. बर्थ किराया प्रभार:

2441. वर्षों के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां घाट क्रेनें संस्थापित नहीं हैं

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेट में)	तटीय पोत (₹ में)
तेल टैंकर से इतर पोत सभी पोत बिना जीआरटी पर ध्यान दिए	0.17 सेट न्यूनतम अ.डा 6 के अधीन	0.045 न्यूनतम ₹ 0.160.40 के अधीन

2442. तेल टैंकर और अन्य पोत

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेट में)	तटीय पोत (₹ में)
(i) टैंकर/तेल टैंकर	0.25 सेट न्यूनतम अ.डा 4.95 के अधीन	0.067 न्यूनतम ₹ 0.132.30 के अधीन
(ii). नौचालन पोत यार्ज, टग (स्टीमर और टैंकरों से इतर पोत)	अ.डा 3.096 प्रति पोत/घटा	82.75 प्रति पोत/घटा
(iii) फिशिंग पोत/ट्रॉनर्स	अ.डा 0.495 प्रति पोत/घटा	13.25 प्रति पोत/घटा
(iv) बुडन रोइंग यांट अनुषंगी इंजनों के साथ या बिना	अ.डा 0.24 प्रति पोत/घटा	6.50 प्रति पोत/घटा
(v) दोहरी बैंकिंग	जब कभी कोई पोत बर्थ अधिग्रहण करते हुए अन्य पोत के साथ दोहरा बैंक किया जाता है तो इससे ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराये का 50 प्रतिशत वरूल किया जाएगा।	

## (vi). मदर जलयान

- (क). यदि मदर जलयान घाट के समीप वर्थ किए जाते हैं तो अन्य मर्चेन्ट पोतों पर यथा लागू सभी प्रभार वसूली-योग्य होंगे।
- (ख). यदि लगरगाह के बार लगर डाला जाता है तो कोई पाइलटेज शुल्क, वर्थ किराया, मूरिंग प्रभार तथा टग किराया प्रभार नहीं होंगे।
- (ग). यदि आतंरिक लगरगाह में लगर डाला जाता है तो वर्थ किराये के अलावा सभी लागू पोत सबधित प्रभार वसूल किए जाएंगे।

## (vii). लेश बार्ज

- (क). वर्थ किराया प्रभार कार्गो की लदाई और उत्तराई की कार्यवाही के दौरान तटीय पोत के लिए ₹ 0.12 05 प्रति बार्ज प्रति घटा अथवा उसका भाग या 0.45 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा।
- (ख). जब बार्ज सुरक्षित फ्लीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करते हैं, उनसे तटीय पोत के लिए ₹ 0.400 प्रति बार्ज प्रति घटा अथवा उसका भाग या 0.15 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घटा अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे।
- (ग). बार्जों की टाइंग के लिए प्रभार टगों या लॉचो, जैसी भी स्थिति हो, के लिए निर्धारित दर के अनुसार होगा।

## टिप्पणिया

1. वर्थ किराया वर्थ में पोत के मूरिंग के पूरा होने के समय से अथवा जब इसकी एकरिंग पूरी हो जाती है, जो भी बाद में हो वसूल किया जाएगा।
2. (i). वर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का सकेत देने के समय के 4 घटे बाद रुक जाएंगा। इसे सकेत के लिए एक दिन के वर्थ किराया प्रभार (अर्थात् 24 घटे) के वर्थ किराया प्रभार के समकक्ष दडात्मक वर्थ किराया वसूल किया जाएगा।  
इसे सकेत तब होगा जब पोत तैयार होने का सकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की माग करता है जबकि यह इज्जन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से वर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल भौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है इसे तैयार होने का सकेत देने से अलग करता है।
- (ii). वर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय-सीमा में पक्षीय ज्ञारभाटा खराब मोसम या रात्रि नैविगेशन सूविधाओं के अभाव की वजह जैसी परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
3. पोत जो चक्रवात की वजह से पत्तन म-रुकता है जिसके लिए उसे पत्तन प्राधिकारियों द्वारा चेतावनी भी दी जा रही हो ऐसे पोत के मामले में चेतावनी देने और शुरुआत करने की अवधि के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभाव वसूल किए जाएंगे जो चेतावनी के समय अपनी लदाई या उत्तराई को पूरा नहीं किया था लदाई या उत्तराई के बाद बाले दिन से समाप्त हो गया हो।
4. पोत जिसकी सुविधा के लिए उस वर्थ विशेष में प्रहसित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति की वजह से समीपवर्ती वर्थ (वर्थों) को खाली रखा जाता है से पोत द्वारा अभिग्रहीत वर्थ के लिए वर्थ किराया प्रभार के अलावा खाली रखे गए वर्थों के लिए लागू वर्थ किराया-प्रभार वसूल किए जाएंगे।
5. वर्थों के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए दडात्मक प्रभार कानून के प्रासगिक प्रावधानों नियमों और विनियमों के अनुसार किसी अन्य कार्गवाई के बिना पत्तन में वर्थ के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए वर्थ किराया प्रभार पोतों के एजेंटों/स्वामी का लिखित में ४ घटे पहले अग्रिम सूचना या नोटिस देने के बाद निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे—

(i).	3 दिन या उसके भाग तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के तीन गुणा पर
(ii).	3 से अधिक और 6 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के चार गुणा पर
(iii).	6 से अधिक और 9 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के पांच गुणा पर
(iv).	9 से दिनों से अधिक और इस तरह अनुवर्ती दिनों के लिए	:	बर्थ किराया प्रभारों की दरों के छह गुणा पर और इसपर आगे

6. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी या बिजली गुल होने या पत्तन पर आरोप्य किसी कारणों की वजह से अपने बर्थों पर पोत निष्क्रिय रहते हैं।

#### 7. वरीयता बर्थिंग अथवा आस्टिंग वरीयता

- (i). किसी पोत को वरीयता बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
- (ii). किसी पोत को आस्टिंग बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
- (iii). ऊपर यथा निर्दिष्ट 'वरीयता' / आस्टिंग प्रदान के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा—
  - (क). रक्षा मंत्रालय के लेखा पर कार्ड ढोने वाले पोत।
  - (ख). सोहार्द दौरों पर आने वाले रक्षा पोत।
  - (ग). समुद्र विकास विभाग द्वारा अटार्किटा एक्सपेडिशन के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
  - (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।

#### 8. बर्थ आरक्षण

- (i). कंटेनर जलयान के लिए अग्रिम आरक्षण की अपेक्षा करने वाले शिपिंग लाइन को जलयानों के अनुसूचित आगमन के कम से कम 3 महीने पहले अग्रिम सूचना देनी होगी। अन्य पोतों के मामले में, न्यूनतम 1 महीने का नोटिस देना होगा। बर्थ आरक्षण की माग किए जाने के समय बर्थ पर जलयान के समावित विराम की सूचना भी शिपिंग लाइन को देनी होगी।
- (ii). एकल दिवस (24 घटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष अथवा बर्थ पर जलयान के समाप्ति विराम के लिए बर्थ किराये का 25 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, बर्थ आरक्षण वसूल किया जाएगा।
- (iii). यदि शिपिंग लाइन पूर्व-आरक्षित समय पर जलयान नहीं लाते हैं तो अग्रिम रूप में भुगतान की गई बर्थ आरक्षण राशि खत्म हो जाएगी।
- (iv). लाइनर जलयान बर्थों के लिए आरक्षित समय के शुरू होने के 6 घटों के भीतर पहुच जाने चाहिए और गैर-लाइनर जलयान अपने आगमान के लिए निर्दिष्ट किए गए समय के 24 घटों के भीतर पहुच जाने चाहिए।

अध्याय - IIIघाटशुल्क प्रमाणों की अनुसूची

न्यू मेगलूर के पत्तन से नोभरित अथवा उतारे गए सामानों पर घाटो जटियों और उत्तराई स्थानों (इसके बाद घाटशुल्क देयताएँ पढ़ें) के इस्तेमाल के लिए भुगतान की जाने वाली दरें नीचे विवरित की गई हैं—

**3.1. ब्रेक-बल्क कार्गो**

क्र सं	कार्गो का विवरण ब्रेक बल्क कार्गो	यथामूल्य दर	
		विदेशी दर	तटीय दर
1	मसाले (इलायची अदरक हल्दी कोरिएडर सीड काली मिर्च मिर्च आदि)	0 015%	0 009%
2	मछली शुष्क स्वच्छ नमकीकृत सरक्षित अथवा फ्रॉजन परोन्स फ्रॉग लैग्स और सरक्षित अथवा फ्रॉजन लॉब्स्टर्स	0 059%	0 036%
3	यार्न कॉटन और बूल रंग बेकार या उत्पादित स्टेपल फाइबर	0 059%	0 036%
4	एरिकनटस बीडी पत्ते आंवा बीडिया कॉफी इस्टेट कॉफी एसेस या प्राउडर मेगनिसाइट ल्यूमिनेट्स मानाजाइट बाक्साइट रूटल सैंड चदन की लकड़ी के लटठे और उत्पाद चाय काफी/काफी हस्क तम्बाकू।	0 074%	0 044%
5	अस्फाल्ट बिटुमेन	0 237%	0 142%
6	कोई अन्य गेर-बल्क मदे	0 296%	0 178%

**टिप्पणी**

यथामूल्य दरे निर्यात के लिए एफआई मूल्य आयातों के लिए सीआईएफ मूल्य और तटीय कार्गों के लिए उत्तराई के तटीय बिल में यथा दिए गए मूल्य क आधार पर आधारित होगी।

**3.2. बल्क कार्गो**

क्र सं	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु में)	तटीय (रु में)
1.	(क). तैयार उर्वरक			
	एमओपी यूरिया डीएपी, एनपीके सीएएन अमोनिया सल्फट और कार्ब अन्य तैयार उर्वरक	मीट	25 90	15 54
	(ज). उर्वरक कच्चा माल			
	सल्फट/रॉक फास्फेट	मीट	29 60	17 76
2.	खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद			
	(क) बीनी गेहू मेज दाले (बैंग/बल्क)	मीट	29 60	17 76
	(ख) बीनी, शूगरकैर्डी अथवा क्यूब	मीट	29 60	17 76
3.	पीओरल			
	(क) मोटर रसीरिट	मीट	51 80	51 80
	(ख) सूपेरियर करोसिन तेल	मीट	51 80	51 80
	(ग) डीजल ऑयल	मीट	51 80	51 80
	(घ) कच्चा तेल	मीट	51 80	51 80
	(ड) नाष्ठा	मीट	51 80	51 80
	(च) फरनेस तेल	मीट	51 80	51 80
	(छ) ग्रीस	मीट	48 10	48 10
	(ज) अस्फाल्ट/कोलतार/बिटुमेन	मीट	48 10	48 10
	(झ) अन्य	मीट	51 80	51 80
4.	अन्य रसायन			
	(क) अमोनिया दव या गेस्ट	मीट	51 80	31 08
	(ख) फास्फोरिक अम्ल और स्टाइरेन मीनोर्मेर	मीट	44 40	26 64

क्र.सं	कार्गो	इकाई	विदेशी (₹ में)	तटीय (₹ में)
	(ग) सल्फरिक अम्ल	मीट	44.40	26.64
	(घ). आर्थोज़ाइलन्स	मीट	44.40	26.64
	(ड) एथलिन डिक्लोरोइड (ई डी सी)	मीट	44.40	26.64
	(च) साइब्लोडिक्सोन	मीट	44.40	26.64
	(छ). क्यूमेन	मीट	44.40	26.64
	(ज). मेथनोल	मीट	44.40	26.64
	(झ).फिनोल	मीट	44.40	26.64
	(ज).कास्ट्रिक सोडा डाइ	मीट	44.40	26.64
	(त). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए क्रिस्टल्स द्रवों में सभी प्रकार के अम्ल/रसायन	मीट	44.40	26.64
5.	खाद्य तेल और अन्य द्रव			
	(क) पाम तेल उनस्पति तेल आदि	मीट	37.00	22.20
	(ख) ऑयल, सीड़स	मीट	37.00	22.20
	(ग). मोलासेस	मीट	37.00	22.20
6.	लौह और स्टील सामग्रिया			
	(क). लौह और स्टील प्लेटें, पाइप, ट्यूब स्टील गायर कोइल्स (वैयक्तिक पीस के भार पर ध्यान दिए बिना)	मीट	37.00	22.20
	(ख) लौह और स्टील स्क्रैप और ड्राप्स	मीट	29.60	17.76
	(ग). पिंग आयरन/स्पज आयरन	मीट	37.00	22.20
	(ध) सयन्त्र और मशीनरी	मीट	96.20	57.72
7.	ग्रेनाइट किसी भी रूप में	मीट	33.30	19.98
8.	अयस्क/घातु			
	(क). मैग्नीज अयस्क	मीट	22.20	13.32
	(ख). परलाइट अयस्क	मीट	22.20	13.32
	(ग). क्रोमेट अयस्क	मीट	22.20	13.32
	(घ) बेन्टोनेट और बालकले सेंड/किसी भी श्रेणी का कले	मीट	14.80	8.88
	(ड).रॉक सेंड	मीट	20.00	12.00
	(च) जिक कस्ट्रेट	मीट	77.70	46.62
	(छ) कॉपर कस्ट्रेट	मीट	29.60	17.76
	(ज) कॉपर केथोड	मीट	92.50	55.50
	(झ) कॉपर वायर रॉड्स केबल्स, बार्स ब्लॉक्स	मीट	74.00	44.40
	(ञ) चूनापथर	मीट	25.90	15.54
	(त) अल्यूमिनियम और टिन	मीट	81.40	48.84
	(थ) कॉर्झाइओसीएल से इतर लौह अयस्क	मीट	25.90	25.90
	(द) कोई अन्य अयस्क बल्क में	मीट	25.90	15.54
	(ध). स्लग	मीट	25.00	15.00
9.	गेस			
	एलपीजी/एलएनजी अथवा किसी अन्य रूप में कोई गेस	मीट	133.20	79.92
10.	टिम्बर और सबहित उत्पाद			
	(क). प्लाइवुड सहित सभी प्रकार के लट्टों के टिम्बर	CBM	37.00	22.20
	(ख). दुड़ पत्थ और वुड विप्स	मीट	29.60	17.76
	(ग). बैकार पेपर सहित सभी प्रकार के पेपर	मीट	37.00	22.20
11.	कोयला और कोक बल्क में			
	(क). ताप कोयला	मीट	18.50	18.50
	(ख). कोयला (ताप कोयले से इतर) और कोक	मीट	18.50	11.10
12.	सीमेंट			
	(क). 3.00 लाख टन प्रतिवर्ष तक	मीट	44.40	26.64
	(ख). 3.00 लाख टन से अधिक और 4.00 लाख टन तक प्रतिवर्ष	मीट	37.00	22.20

क्र स	कार्गी	इकाई	विदेशी (रु में)	तटीय (रु में)
	(ग) 400 लाख टन प्रतिवर्ष से अधिक	मीट	29 60	17 76
13.	जिस्पम, विलकर	मीट	22 20	13 32
14.	अन्य			
	(क) कच्चा काजू गिरि	मीट	25 90	15 54
	(ख) काजू ऊरनल्स	मीट	40 70	24 42
	(ग) काजू गोल लेम्पड	मीट	29 60	17 76
	(घ) पटसन और पटसन उत्पाद	मीट	40 70	24 42
	(ड) केल सिलीकॉन	मीट	29 60	17 76
	(च) रक्षा भडार उपस्कर	मीट	96 20	57 72
	(छ) सभी प्रकार के ऑयल कक्ष और फूडर	मीट	22 20	13 32
	(ज) साथ नहीं ताएँ गए प्रेयक्तिक सामान	मीट	74 00	44 40
	(झ) यात्रियों अथवा नाविकों के साथ आने गए बग नि शुल्क और कार्मिक बैग घोड़ आर पातों से डथ्टों पर जाने वाले गिरुलदी कार्मिक के साथ जान गाने सामान और उनके लिए भोजन उपलब्ध करवाने के लिए पशु पीट।		प्रेशुल्क	1 ग्र शुल्क
	(ज) मिल स्फेल	मीट	35 00	21 00
15.	नमक	मीट	22 20	13 32
16.	राइस ग्रान	मीट	22 20	13 32
17.	टर्पिओका चिप्स फ्लोर स्टार्च बैगों में वस्ट तथा इमली बीज पाउडर	मीट	37 00	22 20
18.	प्याज	मीट	22 20	13 32
19.	ऊपर विनियोगित से इतर भलेखांगत सामान	मीट	48 10	28 86

मीट = मीट्रिक टन

सीयीएम = घन मीटर

### टिप्पणिया

- पत्तन के अधिकत अधिकारी की लिए अनुमति के बिना पत्तन परिसर में निर्यात कार्गी का प्राप्त १५१ रुपया जाएगा। सामान्यत पोत के लिए निर्यात कार्गी निर्यात के लिए पोत का खोल जान के बाद ही भूमात दी जाएगी।
- घाटशुल्क न्यू मेंगलूर के घाटा भडार रथानातग्न शेडा अथवा उत्तराई रथानो में सागोनो का भडारण १ रुपये किराये सबधी किन्हीं प्रभारों के अलावा होगा।
- आयात/निर्यात आवेदनपत्रों गा दस्तावेज़ में राशाधन के लिए अनुराध के राख ५० १०,- ११ ग्रन्ट दो होगा जोकि वापसी-योग्य नहीं होगा।
- सभी तटीय कार्गी/कटनरा ताप कायले से इतर कच्चे तल सहित पीआरएल लाह अयरक वा नाह अयरस्क गुटिट्काओं के लिए कार्गी/कटनर सबधी प्रभार सामान्य कार्गी के तदनुरूपी प्रभारों/कटनर राशाधन प्रभार क ६० प्रतिशत से अधिक नहीं होगे।
- घाटशुल्क की गणना करने की पद्धति
  - नौभरण के लिए आशयित सभी सामान निर्यात आवेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएं और घाटशुल्क सामान को नौभरित किए जाने से पहले भुगतान करना होगा।
  - न्यू मेंगलूर के पत्तन की रोमाओं के भीतर उतार गए सभी गामता आयात भावेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएं और घाटशुल्क सामान की सुपुर्दी से पहले भुगतान करना होगा।

(III) घाटशुल्क देयताएँ आयातों, लौह तथा स्टील स्क्रेप, अयस्को और बल्क में अन्य सामानों के मामले में पोत के कार्गो के विनिहित टनभार पर परिकलित किए जाएंगे।

(IV). उप-नियम (III) में उल्लिखित स इतर कार्गो के मामले में, घाटशुल्क ऊपर दी गई घाटशुल्क की अनुसूची में सामानों की प्रत्येक मद के सामने विनिर्दिष्ट इकाई के अनुसार परिकलित किया जाएगा।

(V). घाटशुल्क देयताएँ प्रत्येक सामान मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए सबधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेज के निवल टनभार पर नहीं रक्त को लिया जाएगा परन्तु पत्तन द्वारा नए सिरे से जाच की जा सकती यदि परिस्थितिया ऐसी अपेक्षा करती है। इन दस्तावेजों के अभाव में अथवा उसमें सकल टनभार के विशिष्टिकरण के अभाव में वास्तविक जाच द्वारा निर्धारित टनभार सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।

(VI) दरमानों में देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए –

- (क). एक इकाई भार द्वारा अर्थात् 1 टन (1000 किलोग्राम)
- (ख). एक इकाई माप द्वारा अर्थात् 1 घन मीटर
- (ग) एक इकाई द्रव माप द्वारा (क्षमता) अर्थात् 1000 लिटर

(VII) वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप परिकलित करने में, 0.50 तक और सहित दशमलव 0.50 गारेगणित किया जाएगा ओर 0.50 से अधिक दशमलव एक इकाई रूप में प्ररिणाम किया जाएगा।

(VIII). विविध वरित्र के सामानों वाले पैकेज पर निर्धारण वैयक्तिक कार्गो मदों के लिए लागू दर के अपार पर वसूल किया जाएगा।

(IX) जहां निशान विशिष्ट नहीं होते हैं तो भौत कार्गो बल्क में यथा ऐसी परिस्थितिया में उतारा जाता है कि उस मामले में टनभार एक दम से तैयार नहीं होता,

- (क). यदि कार्गो घाट पर उतारा जाता है, टनभार वास्तविक माप को लेने हुए और इसे एक घन मीटर से एक टन में परिवर्तित करते हुए निर्वाचित किया जाएगा।
- (ख). यदि कार्गो बाह्य सड़कों पर पोत से क्राफ्ट द्वारा ले जाया जाता है तो क्राफ्ट की लाइसेंसशुदा वहन क्षमता में लिया जाएगा।

(X) किसी कार्गो को अनेकाकित सामानों के रूप में वर्गीकृत किए जाने से पहले, प्रासारिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह दररेने के लिए अवलोकित किया जाएगा कि ऐसा कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

## 6. वापसी

पत्तन की सीमाओं के भीतर बोर्ड पर अथवा जेटिटयों गुम हुए साफ़करों के गमल में देयताओं की वापसी नहीं की जाएगी। तथापि बार्ड अथवा जेटिटयों से फैके गए सामानों लौटेन कबाड़ नहीं के मामले में, घाटशुल्क की वापसी पत्तन न्यास के अधिकृत अधिकारी से प्रमाणपत्र प्रस्तुत किए जाने पर विचार किया जाएगा जिसमें उन परिस्थितियों का अधित्य दिया जाएगा जिनके अतर्गत सामानों को बोर्ड से अथवा जेटिटयों से फैका गया था, यदि सामानों का साल्टज किण जाता है और उत्तन सीमाओं के द्वारा उतारा जाता है तो घाटशुल्क देयताएँ यथानुपात अधित्य पर वसूल किए जाएंगे।

## 7. घाट अथवा जेटिटयों पर पत्तनशाला (लार्ग का प्रस्तान)

(I) पत्तन किसी निर्यात कार्गो की सरक्षा और उसके घाट या जेटिटयों में प्रस्तान की परिकल्पना नहीं करेगा।

(ii) पत्तन तट पर सरक्षा कर सकता है आग स्थानातरण क्षेत्र को संप्रेषेत करता है और सभी आयात सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो जिनके लिए जलयानो से सीधे ओवरसाइड सुपुर्दर्गी के लिए सिवाय बल्क कार्गो के पत्तन और सीमाशुल्क द्वारा विशेष मामले म अनुमति दी जाती है और इस सेवा के लिए घाटशुल्क के अलावा निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे।

- (क) पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक लेबर प्रभार जमा 20 प्रतिशत उपरिक्षय।
- (छ). दरमान मे निर्धारित दरो के अनुसार क्रेन किराया प्रभार, यदि पत्तन द्वारा क्रेन उपलब्ध करवाई जाती है।
- (ग). दरमान मे निर्धारित दरो के अनुसार फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार यदि पत्तन द्वारा फोर्कलिफ्ट उपलब्ध करवाई जाती है।
- (घ) स्वीकार्य समयोपरि भत्ता

(iii) रियायती प्रशुल्क के लिए घाट तटीय कार्गो के मामले म जलयान से तट स्थानातरण और घाट स/को भड़कण यार्ड परियानना मे स्थानातरण के मामले म, उपर्युक्त अनुसूची म निर्धारित दरो का 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

#### 8 पोतातरण सामान

(i) घाट पर उतारा और नौभरित कार्गो अन्यथा उपलब्ध के अलावा, से पूरा घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। तटीय कार्गो/पात के मामले म पोतातरण प्रभार तटीय कार्गो के लिए यथा निर्धारित रियायती दर पर होग।

(ii) हालाकि कार्गो भूल रूप से घाट पर उतार गए पोतातरण के पत्तन पर विनिहित है और पोतातरण के लए न्यू मेंगतूर के पत्तन पर बाद मे सशाधित रथानीय के लिए विनिहित कार्गो पर लागू घाटशुल्क का 85 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(iii) ओवरसाइड उतारे गए अथवा ओवरसाइड नौभरित (जलयान से जलयान) कार्गो पर लागू घाटशुल्क दर का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा सिवाय भारतीय पत्तन के लिए विनिहित खाद्यान्ना और तेल टेकरा से छोटे पोतो म पोतातरित अथवा पत्तन सीमाओ के भीतर बल्क करियर व।

(iv). घाटशुल्क भारतीय पत्तन के लिए विनिहित खाद्यान्ना पर ₹० १/- प्रति टन पा वरल किया जाएगा और पत्तन पर टकर या बल्क करियर से छोटे पात पर पोतातरित किया जाएगा। यह प्रभार इस पत्तन पर उतारी गई पोतातरण मात्रा के मापल मे वसूल गई किया जाएगा।

(v) यदि तटीय नौयाननो पर भारतीय पत्तन पर अनुवर्ती पोतातरण के लिए एनएमपीटी पर विदुशी पत्तन का कार्गो उतारा जाता है तो विदशगामी के लिए निर्धारित पोतातरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैंग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

#### 9 घाटशुल्क से छूट प्राप्त सामान

निम्नलिखित सामान श्रेणिया घाटशुल्क प्रभागे स छूट-प्राप्त होगी

- (i) सब उपभार्त्य/ गेर-उपभोज्य जलयान भडार।
- (ii) गांवी और नायिका के सबद्व वैग और उनके साथ रहन वाले वेयक्तिक सामान।
- (iii) बल्क मे कार्गो की उताराई अथवा लदाई अथवा गील या फटे हुए वैगो को बदलन की सुविधा के लिए जलयान मे भज गए खाली गनीज और ट्वाइन्स।
- (iv) न्यू मेंगलर पत्तन न्यास को अथवा द्वारा प्रसित सामान।
- (v) डाक सवा वैग।

अध्याय - IV

## कटेनर प्रभार

## 4.1. घाटशुल्क प्रभार

क्र स	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (₹० में)	तटीय (₹० में)	विदेशी (₹० में)	तटीय (₹० में)
1.	20 तक	44.40	26.64	222.00	133.20
2.	20 से अधिक और 40 तक	66.60	39.96	333.00	199.80
3.	40 से अधिक	88.80	53.28	444.00	266.40

## 4.2. भडारण प्रभार

क्र स.	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		विदेशी (अ डा में)	तटीय (₹० में)
1	20 तक	0.214	9.53
2	20 से अधिक और 40 तक	0.321	14.30
3	40 से अधिक	0.428	19.07

## टिप्पणिया

1. खाली या भरे हुए उतारे गए/नौभरित कटेनरों पर 1 दिन की नि शुल्क अवधि स्वीकृत की जाएगी।
2. ऊपर निर्धारित नि शुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
3. परित्याग किए किए एफसीएल कटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कटेनरों पर भडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन इनमें से जो भी पहले हो निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा
  - (i). परेषिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता तब कटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग सबधी पत्र जारी कर सकता है
    - (क). लाइन कार्गो के साथ कटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिस्तर से वापस लेगा या हटाएगा, और,
    - (ख). लाइन कटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कटेनर पर प्रादूर्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - (iii). कटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और दुलाई तथा माल उत्तराई की लागत बहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने से असफल रहने पर कटेनर पर भडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइया नहीं करती।
  - (iv). जहां कटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारिये द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भडारण प्रभार लागू होना बद हा जाएगे बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक

ओपचारिकताएं पूरी करे और बुलाई तथा माल उत्तराई की लागत वहन कर। अन्यथा शेषपा लाइन/परेषिटी को पत्तन परिसर से कटनर को हटाकर सीमाशुल्क आवद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस समस्ते में भडारण प्रभार ऐसे कटनर हटाने के दिन से लागू होगा यदि हो जाए।

4. कटनर पर भडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता के अनुरोध पर कटनर की सुपुर्दग्गी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
5. यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाईसेंस पर दिया जाता है तो उसपर कटनरों पर भडारण प्रभार/कार्गो पर विलबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

#### 4.3. रि-स्टो प्रमार:

अन्य गतव्य के लिए विनिहित कटनर उसी नौचालन में समान पोत में उतारे गए और पुन लादे गए निम्नलिखित दरे वसूल की जाएंगी।

क्र.सं	कटनर आकार	दर प्रति कटनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (₹० में)	तटीय (₹० में)	विदेशी (₹० में)	तटीय (₹० में)
1	20 तक	22 20	13 32	37 00	22 20
2	20 से अधिक और 40 तक	33 30	19 98	55 50	33 30
3	40 से अधिक	44 40	26 64	74 00	44 40

#### सामान्य टिप्पणियाः

1. कटनरों पर घाटशुल्क कटनरों की विषय—सामग्री पर ध्यान दिए बिना वसूल किया जाता है।
2. कटनर से हटाया गया भरा कार्गो और उस प्रयोजन के लिए पटटे पर आवर्तित क्षेत्र से इतर अतरण क्षेत्र में चट्टा लगाए गए कटनर में भरण के लिए कार्गो अध्याय V विलबशुल्क में विनिर्दिष्ट कार्गो पर यथा लागू देय होगा।
  - (i). कटनरबद्ध आयात कार्गो विलबशुल्क की वसूली के लिए कटनर से बाहर निकाले गए आयात कार्गो के लिए निशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।
  - (ii). कटनरबद्ध निर्यात कार्गो विलबशुल्क की वसूली के लिए निर्यात कार्गो हेतु निशुल्क दिवस उस तारीख से परिणित किया जाएगा जब कार्गो अतरण क्षेत्र में प्रवेश करता है और विलबशुल्क प्रभार्य यदि कोई हो, होता है निशुल्क दिवसों की समाप्ति के अगले दिन से कटनरों में भरे जान तक परिकलित किया जाएगा।
3. आवेदक का आवर्तित किराया स्थान पर भडारित सामानों के लिए सांगी जोखिम तथा जिम्मेदारिया स्थीकार करनी होगी और ऐसे स्थानों में भडारित स्थानों की सुरक्षा के लिए अपना व्यवस्था करनी होगी। जब कभी पातवाणिक द्वारा पत्तन उपस्कर का उपयोग किया जाएगा उसके किराया प्रभार समय—समय पर लागू होने वाले दरमान के अनुसार अलग—से वसूल किए जाएंगे।

#### 4.4. कटनर प्रहस्तन के लिए स्प्रेडरों के किराया प्रमार

क्र सं	विवरण	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग
1.	20' स्प्रेडर	111 00
2	40' स्प्रेडर	166 50

#### 4.5. कंटेनर प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं	कंटेनर आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली कंटेनर	लदा हुआ कंटेनर	विदेशी (₹० में)	विदेशी (₹० में)
1.	20' तक	90.28	54.17	189.44	113.66
2.	20' से भविक भार 40' तक	135.42	81.25	284.16	170.50
3.	40' से अधिक	180.56	108.34	378.88	227.33

#### 4.6. अशीतन कंटेनर के लिए विजली तथा अनुबोक्षण प्रभार

क्र. सं	कंटेनर आकार	दर प्रति 4 घट उच्चता उसका भाग प्रति कंटेनर
1	20' कंटेनर तक	₹० 117.00
2	20' से अधिक और 40' कंटेनर तक	₹० 142.00
3	40' कंटेनर से अधिक	₹० 167.00

#### टिप्पणियाः

- एनएमपीटी की पूर्णानुमति के बिना पत्तन उग्रिगर ने किसी निरी उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
- किराया प्रभार उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध कराने जाने के समय ने शुल्क भोगा।
- यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो विशेष प्रभार ₹० 100 प्रति घटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभाय सोगे।
- ₹० 300 प्रति उपस्कर का प्रभार वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरुआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मांगपत्र प्राप्त होता है, वशतें ऐसे प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नाटिस मांगपत्र का अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कारबैई शुल्क किए जाने से पहले प्राप्त हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुल्क होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नाटिस प्राप्त नहीं हाता है अथवा जहां आवेदित अवधि के केन्द्र एक हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है तो मांगपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मांगपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसका भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (i). किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा अथवा उसके एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा उक्त उपस्कर की लिफिटग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं लठाया जाएगा।  
(ii) किरायेदार को उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर ₹० 500 प्रति शर्त भग की जुर्माना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भग का दोषी पाया जाएगा।  
(iii). उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जरूरान के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को रखीकार किए जाने पर इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
- एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जावाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति सहित पत्तन से सवधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा।

किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इडेमनिफाइ करेगा।

7. जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घटो के लिए की जाती है, परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पत्तन की सुविधा से अलग—समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएंगे जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पैल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग—अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत् अवधि के लिए था।
8. अभियानिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगने वाला समय किरा प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।
9. जहां कहीं तटीय कटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीमा अनुसूची 12—सामान्य शर्तें एवं नियन्त्रण के खड़ (V) द्वारा शासित होगी।

### अच्छाय - V

#### विलंबशुल्क

##### 5.1.1 आयात

निम्नलिखित दरों पर विलंबशुल्क प्रभार नि शुल्क दिवसों और नि शुल्क अवधियों की समाप्ति के बाद पत्तन के स्थानातरण शैलों या खुले स्थान में छूटे सभी सामानों के मामले में उनकी सुपुर्दर्गी किए जाने तक वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	वर्गीकरण	इकाई	दर
1	स्थानातरण शैलों अथवा खुले स्थानातरण क्षेत्र में रखे गए सामान सिनाय जिनपर घाटशुल्क देयताओं वी दर प्रत्यक दर लिए अर्था नम्बर द्वारा निर्धारित की जाती है	प्रति घाटशुल्क इकाई प्रतिदिन	(क) प्रथम सप्ताह रु 3.00 (ख) दूसरा सप्ताह रु 5.00 (ग) अनुदर्ती अवधि रु 7.00
2	स्थानातरण शैल में पड़े सामान जिनपर घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर वसूल किया जाता है	प्रति प्रतिदिन	(क) प्रथम सप्ताह रु 3.00 (ख) दूसरा सप्ताह रु 5.00 (ग) अनुदर्ती अवधि रु 7.00

#### टिप्पणियाः

##### 1. नि शुल्क दिवस

- (i). नीचे निर्धारित नि शुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii). पोतों से जेटिट्यों, घाटों या घाटों तक सामानों की पूर्ण उत्तराई वी तारीख के भगले सात कार्य दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) नि शुल्क अवधि के रूप में स्वीकार्य होंगे।

जब सामानों को पोतों से लाइटरो बाजाँ या अन्य फ्लॉटिंग क्राफ्ट पर उतारा जाता है तो सात कार्यदिवस जेटिट्यों घाटों या घाटों पर लाइटरो बाजाँ अथवा अन्य फ्लॉटिंग क्राफ्ट से सामानों की उत्तराई पूरी होने वी तारीख से परिणित की जाएगी।

- (iii). साल्वेज सामानों के मामले में नि शुल्क दिवस कर्नाटक राज्य के आधिकारिक राजपत्र में प्राप्तकर्ता या रेक्स द्वारा साल्वेज वी अधिसूचना की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।

**2. निःशुल्क अवधि:**

निम्नलिखित नि शुल्क अवधिया ऊपर निर्धारित नि शुल्क दिवसों के अलावा स्वीकार्य होंगी—

- (i). अपार्मया जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जाच के लिए बधक बनाया जाता है आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा प्रभाणित और मूल्याकान की सामान्य प्रक्रिया के अलावा, जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस नि शुल्क अवधियों के अलावा भी नहीं माना जाएगा।
- (ii). अवधिया जिस दौरान सामानों को किसी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा बधक बनाकर निकाला या नष्ट किया जाता है।

**3. सामानों का सर्वेक्षण**

यदि सामानों को सर्वेक्षण के लिए बधक बनाया जाता है तो सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा अनाधिक सात दिनों की अवधि, पोत से उत्तराई के पूरा होने की तारीख से, विलबशुल्क प्रभारों की गणना करते समय से अतिरिक्त नहीं होगी वशर्ते सामानों को सर्वेक्षण के पूरा होने के चौबीस घण्टों के भीतर हटा लिया जाता है।

**4. खाली या आशिक रूप से खाली पैकेज़**

विलबशुल्क प्रभार खाली या आशिक रूप से खाली उतारे गए पैकेजों पर देय होंगे।

**5. गविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों पर विलबशुल्क प्रभार**

एक बार जब विलबशुल्क प्रभार प्रोद्दृगूत होने शुरू हो जाएंगे तो गविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा।

**6. सामानों की सुपुर्दग्धी**

सामान तब तक स्वामियों या परेषितियों को नहीं सौंपे जाएंगे जब तक कि विलबशुल्क प्रभारों सहित उनपर प्रभार्य सभी देयताओं का भुगतान नहीं किया जाता है।

**7. सामानों की भीड़**

यदि किसी समय पत्तन को स्थानान्तरण क्षेत्र में गभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानान्तरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेषितियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है।

**8. यदि सामानों को विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेषितियों के ब्यय तथा जोखिम पर पत्तन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। ऐसे हटाए गए सामानों पर क्र स 1 या 2, जो भी लागू हो, मे (ग) पर विलबशुल्क (आयात) की अनुसूची में निर्धारित दरों पर विलबशुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे।**

### 5.1.2. निर्यात

यथामूल्य दर पर प्रसारित सभी कार्गों के लिए ₹ 300- प्रति घाटशुल्क इकाई अथवा / और ₹ 300 प्रति सीमाशुल्क प्रतिदिन की दर से विलबशुल्क नि शुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद वसूल किया जाएगा।

#### टिप्पणिया

##### 1. नि शुल्क दिवस

- (I) नि शुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होगे।
- (II). साल्वेज सामानों के अलावा सभी कार्गों (क) स्थानातरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से (ख) उस तारीख से जब पात कार्य कार्गों के लिए पात वर्थ किया जाता है से जब तक पात लदाई पूरी करता है – इक्कीस दिन नि शुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त)।
- (III) साल्वेज सामानों के मामले में उस तारीख से जिसका सामान वास्तव में साल्वेज किए गए थे तीन नि शुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

##### 2. शट आउट कार्गो

- (I). नौभरण से शट आउट सामानों के मामले में और यदि वाहर हटाया जाता है, टिप्पणी 1 में उल्लिखित नि शुल्क दिवसों के अलावा पात द्वारा निर्याती क्रूरू लने के पूरा होने की तारीख का अगला कार्यदिवस भी नि शुल्क दिवस स्वीकृत होगा।
- (II). एक पात द्वारा शट आउट सामानों और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरण किए जाने के मामले में नि शुल्क अवधि प्रथम शट आउट की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्यदिवसों के अलावा दस दिनों तक होगी। तथापि कुल नि शुल्क अवधि टिप्पणी 1 में यथा विनिर्दिष्ट 21 दिनों से अधिक नहीं होगी।
- (III). निर्यात के लिए आशयित परन्तु वास्तव में नौभरित नहीं किए गए कार्गों के लिए स्थानातरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा केवल सात दिन तक नि शुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे।

##### 3. नि शुल्क अवधियां

ऊपर निर्धारित नि शुल्क दिवसों के अलावा, अवधिया जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जाच के लिए बधक बनाया जाता है, आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और मूल्याकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस नि शुल्क अवधियों के अलावा भी माना जाएगा।

##### 4. सामानों की भीड़

यदि किसी समय पत्तन को स्थानातरण क्षेत्र में गभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानातरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेषितियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है।

यदि सामानों का विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हे हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेषितियों के व्यय तथा जोखिम पर ज्ञतन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। विलबशुल्क प्रभार निर्यात कार्गों पर विलबशुल्क के लिए विनिर्दिष्ट दर के अनुसार ऐसे सामानों पर प्रभार्य होगे।

## 5. सामानों का पोतातरण

नि शुल्क अवधि सामानों की प्राप्ति की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा 28 दिनों तक पोतातरण कार्गों के लिए अनुमत होगी।

### सामान्य टिप्पणियाँ -

- आयात और निर्यात कार्गों दोनों पर विलबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गों की सुरुदर्गी/नीभरण किए जाने की स्थिति में नहीं हो।
- यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किरोता शर्तों पर लाइसेस पर दिया जाता है तो वह पर भड़ारित कार्गों पर विलबशुल्क प्रभार दोबारा दसूल नहीं किया जाएगा।

### अध्याय - VI

#### अन्य प्रभार

##### 6.1. पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति केंप्ल./टन	
	विदेशगामी पोत (आ.डा. मी)	तटीय पोत (रु. मी)
पानी प्रभार	3.50	93.55

##### 6.2. बर्थों के समीप बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीटर (रु. मी)
1.	फिक्सड पाइपलाइनों के माध्यम से बर्थों के समीप बंकरिंग उपलब्ध कराने के लिए अथवा लदाई आमर्स अथवा उपयोक्ताओं के फ्लैकिसवल होरोज अथवा मोबाइल ट्रक्स/ट्रेनरों के माध्यम से	27.00

##### 6.3. मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार

क्र स	विवरण	दर प्रति मीटर (रु. मी)
1	केवल मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	8.00
2	घाट के भीतर निजी साइडिंग महित मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	10.00

##### 6.4. सी एड एक एजेंसी को लाइसेस जारी करने के लिए शुल्क

क्र स	विवरण	दर (रु. मी)
1	नया लाइसेस	5000.00
2	दो केलेडर वर्ड के लिए लाइसेस अवधि के भीतर नवीकरण	1000.00 प्रति लाइसेस
3	डुलीकें लाइसेस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराय हो जाय हो	200.00 प्रति लाइसेस
4	एक वर्ड से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेस हानि	1000.00 एक केलेडर वर्ड के लिए

## टिप्पणी:

लाइसेस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेस को उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधि सव्यवहारित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेस रद्द हो जाएगा।

## 6.5. स्टीमर एजेंसी जो लाइसेस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रु० मे)
1	नया लाइसेस	5000 00 प्रति लाइसेस
2	दो केलेडर वर्षों की और अवधि के लिए लाइसेस अवधि के भीतर नवीकरण	1000 00 प्रति लाइसेस
3	डुप्लीकेट लाइसेस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराब हो गया हो	200 00 प्रति लाइसेस
4.	एक वर्ष से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेस हेतु केलेडर वर्ष के लिए	1000 00 एक केलेडर वर्ष के लिए

## टिप्पणी:

लाइसेस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधि सव्यवहारित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेस रद्द हो जाएगा।

## 6.6. पत्तन की सीमाओं के भीतर लॉचों और टगों को किराये पर लेने के लिए प्रभार

## I. टग

क्र स	पोत का नाम	दर प्रति घटा अथवा उराका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ. डा. मे)	तटीय पोत (रु० मे)
1	22 50 टी. बी. पी	612 75	16,379 00
2	32 50 टी. बी. पी	1,187 20	31,734 00
3.	50 00 टी. बी. पी	1,761 64	47,089 00

## टिप्पणी:

उपर्युक्त टगों का भारतीय नौसेना और तट रक्षक द्वाण उपयोग किए जाने पर ऊपर निर्धारित दर का केवल 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

## II. लॉच

क्र स	पोत का नाम	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ. डा. मे)	तटीय पोत (रु० मे)
(क)	बहुउदरेशीय वाहन एम बी माल्या	1148 90	30,710 00
(ख)	मुरिंग लॉच	114 89	3,071 00
(ग)	पाइलट लॉच	291 05	7,780 00
(घ)	सर्वक्षण लॉच	230 82	6,170 00

## 6.7. कार्गी प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रमाण

क्र.सं.	उपस्कर	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग (₹ में)	
1.	कोल्स हस्की 680एस 75 मीट क्षमता	2,100.00	
2.	टीआईएल - ग्रोव 75 मीट क्षमता मोबाइल क्रेन (आरटी 880)	3,619.00	
3.	10 मीट क्षमता फोर्क लिफ्ट ट्रक	530.00 न्यूनतम ₹ 0 212000 के अधीन	
4.	टाटा ट्रक माडल एलपीटी 909/36	417.00 न्यूनतम ₹ 0 3336.00 के अधीन	
5.	एस्कार्ट माडल 8100, 10 मीट क्षमता हाइड्रोलिक क्रेन	650.00 न्यूनतम ₹ 0 1300.00 के अधीन	
		विदेशगामी (अ. डा. में)	तरीय (₹ में)
6.	हिन्दुस्तान 2021 पे लोडर	780.00	468.00
7.	3 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक	90.00 न्यूनतम ₹ 0 180.00 के अधीन	54.00 न्यूनतम ₹ 0 108.00 के अधीन

## टिप्पणिया

- एनएमपीटी की पूर्वानुमाति के बिना पत्तन परिसर में किसी निजी उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
- किराया प्रमाण उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध करवाने जाने के समय से शुरू होगा।
- यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो विराम प्रमाण ₹ 0 100 प्रति घटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभार्य होगे।
- ₹ 0 300 प्रति उपस्कर का प्रमाण वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरूआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मागपत्र प्राप्त होता है बशर्ते ऐसे प्रमाण वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नोटिस मागपत्र का अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कार्बवाई शुरू किए जाने से पहले प्राप्त हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुरू होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है अथवा जहाँ आवेदित अवधि के केवल एक हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है, तो मागपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मागपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसके भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए इनप्रमाण वसूल नहीं किया जाएगा।
- किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा अथवा उसके एजेटों या कर्मचारियों या ऐसे फेरोये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा, उक्त उपस्कर की लिफ्टिंग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं उठाया जाएगा।
  - फेरोयेदारों की उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर ₹ 0 500 प्रति शर्त भग की जुमाना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भग का दोषी पाया जाएगा।
  - उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जुमाने के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को स्वीकार किए जाने पर, इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
- एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम, किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति साहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा।

किरायेदार की जबाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाइ करेगा।

- 7 जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घटों के लिए की जाती है परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पत्तन की सुविधा से अलग-समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएं जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पैल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग-अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत अवधि के लिए था।
- 8 अभियांत्रिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगाने वाला समय किराये प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।
- 9 जहां कहीं तटीय कटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीधा अनुसूची 12 - सामान्य शर्तें एवं निवधन के खड़ (V) द्वारा शासित होगी।

#### **6.8. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार**

##### **(I). शुष्क बल्क कार्गो के लिए**

ओसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98
11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501 - 15500	38.34	23.00

टिप्पणी ऊपर यथा निर्दिष्ट सर्वधनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर के 110 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। तीसरे हजार टनों की दर 115 प्रतिशत तक आधार दर वृद्धि करते हुए निर्धारित की गई थी। 15500 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 9500 टनों से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दर आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिणित की जाएगी।

##### **(II). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए**

###### **(क). स्टील और बैग कार्गो**

ओसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

टिप्पणी ऊपर यथा निर्दिष्ट सर्वधनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। 7000 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 5000 टनों से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दर आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिणित की जाएगी।

(ष). अन्य

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० मे)	
	प्रिवेसी	तंगीय
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

टिप्पणी: ऊपर यह निर्दिश सत्यनामक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। 4750 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 2750 टनों से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दर आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिणामित की जाएगी।

## टिप्पणिया

(i). औसत वर्ष-दिवस आउट बुट की गणना के लिए कार्यात्मक निम्नवत है:

रुपरेखमी द्वारा दृष्टि गई/उतारे गई दूल मात्रा ..... ₹ 24 घटे  
शुल्कात से भूल होने वाले घटे से तिथा यथा कुल समय

(ii). कर्गा की लदाई/उतराई की शुल्कात से भूल होने तक पात के लिए औसत वर्ष-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लदे हुए/उतारे गए कार्गों की भूल मात्रा के लिए उपयोक्ताओं से उस्तूली के लिए चुना जाएगा।

(iii). यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी या ईएलएल क्रेन/क्रनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए वर्ष-दिवस आउटपुट एमएचसी के लदान भीतर द्वारा यथा पनिवादित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

(iv). पोत के वर्ष छोड़ने तक एक घटे से अधिक के लिए क्रेन खराब होने की स्थिति में एमएचसी द्वारा प्रहसित मात्रा क्रेन कार्य घटो द्वारा विभाजित और 24 द्वारा गुणा खराबी से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गों को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v). एमएचसी पर अनाग्रह्य कारणों से एक बार में दो घटों से अधिक के लिए एमएचसी के परिचालन की रुकावटों के मामले में, योत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करने समय क्रेन को उपयुक्त भत्ता स्वीकार किया जाएगा। 2 घटों से कम एमएचसी के रुकावट उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किए जाएंगे। एमएचसी पर आरोप्य रुकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई परिचालनों में सभी रुकावटे दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किया जाना अपेक्षित है।

(vi). यदि एमएचसी की खराबी/गैर-निष्पादन की वजह से पोत का स्थानातरण जरूरी हो जाता है, वर्ष से लगारगाह तक पोत के स्थानातरण प्रभार रु० 100,000/- के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किया जाएगा। ऐसे वसूल किए गए स्थानातरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।

(vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

### 6.9. विविध प्रभार

#### I. हारबर परिसर में फोटो लेने और फ़िल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार

क्र स.	वर्गीकरण	दर (₹० में)
1.	फ़िल्म बनाने वाली कम्पनी या निजी पक्षों द्वारा फ़िल्मों की शूटिंग के लिए	10,000 प्रति दिन अथवा उसका भाग
2.	निर्यात/आयात कागों के स्टिल फोटोग्राफ के लिए	400 प्रतिदिन अथवा उसका भाग
3.	पक्षों या जलयानों के बोर्ड पर क्रू के फोटोग्राफ लेने के लिए और यदि उपर्युक्त (1) और (2) में शामिल नहीं हो	50.00 प्रति प्रत्येक सभय प्रत्येक पक्ष के लिए

#### टिप्पणियाँ

- अनुमति एनएमपीटी या इसके द्वारा आधिकृत किसी अधिकारी द्वारा जारी की जाएगी।
- शिक्षा और वैज्ञानिक प्रयोजनों के लिए तथा सरकारी प्रचार के सबध में राज्य और केन्द्र सरकार द्वारा फोटो लिए जाने और फ़िल्म की शूटिंग करने तथा शिपिंग गतिविधियों को प्रभारों की अदायगी करने से छूट प्राप्त होगी।
- ऐरिसीटर दीवार के भीतर अथवा पत्तन परिसर में फोटो लेने तथा फ़िल्मों की शूटिंग के किन्ही अन्य मामलों में एनएमपीटी के विवेकाचिकार या प्रत्येक भागले की मेरिट पर होगा।
- प्रभारों की अधिग्राम अदायगी की जाएगी और कार्यक्रम की किसी विफलता/रद्दीकरण के लिए ऐसे भुगतानों की जापसी नहीं की जाएगी।
- यदि कार्यक्रम का रद्दीकरण पत्तन की वजह से या असाधारण परिस्थितियों में होता है तो भुगतान किए गए प्रभार समग्रानुसार दाढ़ के अधीन वापिस किए जाएंगे।
- किसी क्राफ्ट या पत्तन के किसी उपकरण, यदि कोई हो, जो आपूर्ति किए जाते हैं और फ़िल्म बनाने वाली कम्पनी या उन फोटो लेने वाले लोगों द्वारा उपयोग किए जाते हैं, के लिए किसाया प्रभार इस मान के अधीन देय प्रभारों के अलावा दरमानों के तत्सम्बन्धी प्रारब्धानों के अनुसार वसूल किया जाएगा।

#### II. घाट में प्रवेश के लिए आज्ञापत्रों/लाइसेंस जारी करने के शुल्क

क्र स	वर्गीकरण	दर (₹० में)
1	हारबर ने प्रवेश के लिए अस्थाई आज्ञापत्र जारी करने के लिए (प्रति शीर्ष प्राप्ति दिवस)	2.00
2	बस, यात्रियों को ढेने वाले आधिकृत द्रकों के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रति गहन प्रति दिन)	50.00
3	द्रको/द्रैलरो/टिपरो के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रतिदिन)	10.00
4	कार/जीप/वैन के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रतिदिन)	6.00
5	निजी जारी प्रस्तान उपस्करण के लिए (प्रतिदिन)	75.00
6	रथाये फोटो आज्ञापत्र जारी करना/नवीकरण (प्रति शीर्ष)	100.00
7	डुलीकेट फोटो आज्ञापत्र जारी करना (प्रति शीर्ष)	250.00
8 (क)	द्रको/द्रैलरो/टिपरो के लिए रथाई वाहन आज्ञापत्र <sup>छह महीनों के लिए</sup> <sup>एक वर्ष के लिए</sup> <sup>दुसरीकाट के लिए</sup>	500.00 800.00 250.00
(ख)	कार/जीप/वैन के लिए स्थाई वाहन आज्ञापत्र <sup>छह महीनों के लिए</sup>	380.00 600.00

	एक वर्ष के लिए दुस्तीकेट के लिए	250 00
9	निजी कारों प्रहस्तन उपस्करों के लिए स्थाई आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए	2500 00 4000 00
10	पत्तन के प्रतिबधित क्षेत्र में प्रवेश करने वाले कारों ट्रकों के लिए प्रवेश शुल्क — सी एड एफ एजेंट द्वारा देय प्रति-प्रवेश	10.00

## टिप्पणियाः

1. लाइसेस एनएमपीटी या इसके द्वारा अधिकृत किसी भधिकारी द्वारा जारी किए जाएंगे।
2. प्रगारों की अदायगी किसी व्यक्ति को आज्ञापत्र लेने के लिए स्वतः ही हकदार नहीं बना देगी।
3. अस्थाई आज्ञापत्र एक दिन के लिए वैध होगा जिसके लिए इसे शून्य से शून्य घटे तक लिया गया है।
4. एनएमपीटी पत्तन में आने वाले विशिष्ट अतिथियां अन्य महापत्तनों के आगतुक स्टाफ और पत्तन न्यास से जुड़े अन्य सरकारी अधिकारियों/कर्मचारियों और रारकारी डिग्री पर घाट पर आने वाले व्यक्तियों को अस्थाई पास बिना प्रभारों के जारी कर सकता है। वैध पहचान पत्र रखने वाले पत्तन के कर्मचारियों और एनएमपीटी द्वारा जारी किए गए फोटो वाले आज्ञापत्रों वाले अन्य शिपिंग हितों से भी कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
5. केवल उन्हीं व्यक्तियों को ऊपर निर्धारित शुल्क के मुगतान गर अस्थाई वाहन लाइसेस जारी किए जाएंगे जिनके पास हारबर प्रवेश आज्ञापत्र होंगे और यह हस्तातरणीय नहीं है।
6. पत्तन द्वारा जारी किए अस्थाई वाहन लाइसेसों के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रगारों को जापस करने की अनुमति नहीं होगी।
7. वाहनों के ड्राईवर (स्थाई न्यासस के साथ) घाट मे प्रवेश के लिए भुगतान से छूट प्राप्त हैं।
8. लाइसेस की असमाप्त अवधि के लिए उपर्युक्त मद द्वारा आच्छादित वाहनों के लिए जारी किए गए लाइसेसों के लिए एक बार भुगतान किए प्रभारों को वापस करने की अनुमति नहीं होगी।
9. 15 दिनों के भीतर, उसकी समाप्ति के दिन से पहले, वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेस के नवीकरण के लिए आवेदन नहीं किए जाने पर लाइसेस रद्द किया जा सकता है या नवीकरण शुल्क के अलावा ₹0 30/- प्रति वाहन जुर्माने की वसृती की जा सकती है।
10. केरियरों के स्वामित्व के बदलाव की वजह से प्रत्येक वर्ष या अर्धवार्षिक लाइसेस के हस्तातरण के लिए ₹0 30/- का शुल्क वसूल किया जाएगा।
11. दुस्तीकेट वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेस, जब मूल खराब हो गया हो या अमान्य हो या गुम हो गया हो, जारी करने के लिए ₹0 30/- राशि वसूल की जाएगी।
12. न्यू मेगलूर पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों से सबधित सामानों के वाहन अर्थात् केरियर लाइसेस रखने से छूट प्राप्त होंगे।
13. उपर्युक्त द्वारा आच्छादित कोई अन्य वाहन एनएमपीटी के विवेकाधिकार पर दरमानों के अधीन प्रभार से छूट प्रदान की जा सकती है।
14. लाइसेस की असमाप्त अवधि के लिए कोई वापसी अनुमति-योग्य नहीं है।

15 जब कभी एनएमपीटी परिसर के भीतर चलने वाल किसी वाहन द्वारा एनएमपीटी की संपत्ति को नुकसान पहुंचता है तो वाहन का स्वामी उसकी देयता को स्वीकार करेगा और उससे होने वाले नुकसानों का भुगतान करना होगा।

### III. भार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए और भार मान के किराये हेतु शुल्क

(1)	भारतोलन मानों के किराये के लिए	रु 100 प्रति टन अथवा उसका भाग
(2)	कार्गो के कुल टनभार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	परेषण के भारतोलन के लिए रु 300 प्रति टन अथवा उसका भाग (अर्थात् एक आवेदनपत्र द्वारा आच्छादित सामान)। न्यूनतम रु 15/- प्रति प्रमाणपत्र के अधीन।

#### टिप्पणिया

- सभी मामलों में सबद्व पक्षों द्वारा परिचर लेवर की आपूर्ति की जाएगी।
- प्रभार उपर्युक्त मान के अनुसार प्रभार्य होगे जब यह पत्तन के लिए भार सामानों अर्थात् सामानों के मामले में देय घाटशुल्क की राशि निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए जरूरी हो।
- किराया प्रभारों की वापसी की अनुमति नहीं होगी यदि मार्गपत्र के रद्दीकरण का नोटिस लिखित में एनएमपीटी के अधिकृत अधिकारी को नहीं भजा जाता है जो उसे किराये की अवधि की शुरुआत से कम से कम 2 वर्टे पहले पहुंच जाना चाहिए।
- पत्तन प्राधिकारियों द्वारा जारी भुगतान के डुस्लीकेट प्रमाणपत्र के लिए रु 10/- प्रत्येक का शुल्क वसूल किया जाएगा।

### IV. धर्मकाटों के उपयोग के लिए प्रभार

(1)	पत्तन लॉरी धर्मकाटे पर कार्गो का भारतोलन	रु 15 प्रति ट्रक दोनों ओर
(2)	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	रु 25 प्रति प्रमाणपत्र उपर्युक्त (1) में निर्धारित प्रभार के अलावा

#### टिप्पणियां:

- धर्मकाटे का उपयोग केवल लॉरियों या गाड़ियों आदि भारों के साथ और बिना, के लिए ही किया जाना चाहिए।
- उपर्युक्त मद (1) के अधीन शुल्क में गाड़ी या लॉरी आदि भारतोलन प्लेटफार्म पर खाली और लदे हुए दोनों के गुजरने के किराया प्रभार शामिल होगे। उपर्युक्त मद (2) के अधीन शुल्क वाहन के टअर भोर लदे हुए भार दोनों को दर्शाने वाला प्रमाणपत्र जारी करने के अलावा देय होगा।
- यदि घाट क्षेत्र के भीतर पत्तन धर्मकाटे पर भार दर्ज करने के बाद किसी खाली लॉरी को सकल भार दर्ज करने के लिए भार के साथ उसी दिन के दौरान पत्तन धर्मकाटे में नहीं लाया जाता है तो उस पार्टी को रु 500 प्रति लॉरी शुल्क अदा करना होगा। जिसकी ओर से भार दर्ज किया जाता है।
- धर्मकाटा एनएमपीटी द्वारा मैन्ड किया जाएगा।
- एनएमपीटी इसक किराये के दौरान धर्मकाटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जयाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति साहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति का किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान धर्मकाटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से हानि वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा। किरायेदार की जयाबदेही

इस तथ्य द्वारा प्रमाणित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या धूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इडेमनिफाइ करेगा।

#### V. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रमारं

कृ बदलने के लिए और बिना कोई कार्गो या यात्री को उतारे या लादे पत्तन सीमाओं के भीतर या बाहर लगर के लिए पत्तन में आने वाले पौत के भास्टर/स्वामी/एजेट को प्रवेश तथा निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रमारं	रु 1000.00 प्रति प्रमाणपत्र
---	--------------------------------

#### अध्याय - VII

कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए पजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विग से  
कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए लेवी

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास से पजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रशासनिक विग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रमारं निम्नवत होगे—

क्र.सं.	घटक	विदेशी कार्गो (रु प्रति टन)	तटीय कार्गो (रु प्रति टन)	तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग प्रति पाली (टनों में)
1	लौह अयस्क	25	25.00	1644
2	कोयला	25	15.00	1352
3	चूनापत्थर	25	15.00	1268
4	कोक	35	21.00	792
5.	ग्रेनाइट	35	21.00	794
6	एमओपी	40	24.00	972
7	मेज	45	27.00	637
8.	पिंग आयरन	45	27.00	440
9	डीएपी	50	30.00	958
10.	सॉक फास्फेट	50	30.00	944
11.	यूरिया	50	30.00	733
12	ब्लै	30	18.00	220
13	पश्चिनीरी	100	60.00	316
14	टिम्बर	100	60.00	193
15.	बुड पत्थ	50	30.00	99
16	गहू	35	21.00	814
17	सल्फर	40	24.00	594
18	एम लट्ठे	100	60.00	94
19	वेन्टोनाइट	45	27.00	840
20	पीले मटर	25	15.00	1034
21	केटेनर प्रोता टीईयू	450	270	82 टीईयू
22.	अन्य खाद्यान्न और सरेल्स	35	21.00	814
23.	अन्य बल्क कार्गों जो ऊपर वर्गीकृत नहीं हैं	45	27.00	275
24.	एचएमसी द्वारा लौह अयस्क	4.83	4.83	4993
25	कोयला (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	4.75	2.85	4028
26	कोक (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	6.93	4.16	2787
27	चूनापत्थर (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	5.38	3.23	3772
28	लूटरा (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	12.48	7.49	1163
29	फ्रापी (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	1.83	2.91	5422

## टिप्पणियां:

(i). ऊपर निर्दिष्ट दर प्रचलित निपटान/योजना के तत्संबंधी खंडों के अनुसार परिकलित वास्तविक प्रोत्साहनों के अलावा है और लाइसेंसशुदा नामरिकों द्वारा एनएमपीटी को देय हैं।

(ii). निर्धारित दर में निम्नलिखित जुर्माना/प्रोत्साहन अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के तलचिह्न स्तर की अपेक्षा कम/उच्चतर कार्यनिष्पादन के लिए लागू होगा:-

उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर रियायत यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा उच्चतर रहता है (प्रतिशत में)	उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से निम्नतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर जुर्माना यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा निम्नतर रहता है (प्रतिशत में)
निर्धारित उत्पादकता की अपेक्षा 10 प्रतिशत उच्चतर तक	10%	निर्धारित उत्पादकता से निम्नतर 10 प्रतिशत तक	10%
10 प्रतिशत से अधिक 20 प्रतिशत तक	20%	10 प्रतिशत से कम 20 प्रतिशत तक	20%
20 प्रतिशत से अधिक 30 प्रतिशत तक	30%	20 प्रतिशत से कम 30 प्रतिशत तक	30%

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 14th February, 2012

No. TAMP/34/2011-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto:

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/34/2010-NMPT

New Mangalore Port Trust

Applicant

## ORDER

(Passed on this 6th day of January, 2012)

This case relates to the proposal filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of its Scale of Rates.

2. The Scale of Rates (SOR) of the New Mangalore Port Trust (NMPT) was last revised by this Authority vide Order dated 11 May 2006 with validity period till 31 March 2009. At the request of the port, the validity of the existing SOR was extended from time to time with direction to the port to file the proposal immediately vide Orders dated 17 June 2009, 23 October 2009 and 31 March 2010.

3.1. After regular follow up, the NMPT vide its letter dated 30 September 2010 has filed its proposal for revision of its Scale of Rates. The main submissions made by the NMPT in the proposal are as follows:

- (i). The rate for hire of the harbour mobile crane (HMC) provided by service provider authorised by the NMPT approved by the Authority has not been incorporated in the proposed Scale of Rates.
- (ii). The Income estimate from RCHW on per tonne basis for which a separate proposal is filed has been considered.

(iii) The Authority vide Order dated 18 June 2010 (notified on 23 July 2010) has revised the lease rentals of NMPT estate with retrospective effect from 20 February 2007. Arrears of income computed thereon is accounted as prior period income under the head FMI.

(iv) For the purpose of wharfage calculations three jetties viz Jetty no 8, 10 and 11 were earlier covered under Memorandum of Understanding (MOU) and wharfage was calculated annually. With effect from 16 October 2009, jetty no 10 dedicated to cargo handling by the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) is not covered by MOU and qualifies to fall in line with other jetties. All jetties have a common wharfage as such no separate exercise is made for wharfage calculation jetty-wise.

32  
given below

#### A. Cost Statements

(i) The designed capacity of the port as on 31 March 2010 is assessed at 442 Million tonnes (MT). Following capacity addition is expected during the years 2011-12 to 2013-14

Year	Project	Capacity addition in lakh tonnes
2011-12	UPCL	54
2012-13	(a) Container terminal	45
	(b) Jetty	78
2013-14	Mechanised iron ore handling	66.20

(ii) As against the designed capacity of 442 MT, the port has handled 336.91 MT and 355.28 MT in the years 2008-09 and 2009-10 respectively. The traffic and income projected for the years 2010-11 and 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:

Years	Traffic (in MT)	Income (₹ in lakhs)
2010-11	387.40	38,175.05
2011-12	410.00	41,616.52
2012-13	435.00	44,073.92
2013-14	473.60	47,831.05

Traffic growth of 9% and income growth of 20% is expected in the year 2010-11. For the subsequent years 2011-12 to 2012-13, 6% to 8% growth in traffic is projected over the estimate of the respective previous years. The income is projected to increase by 6% to 9% for the said period.

(iii) The additions proposed to the Gross Block during the years 2010-11 to 2013-14 are ₹4250.00 lakhs, ₹8445.00 lakhs ₹6045.00 lakhs and ₹8600.00 lakhs respectively.

(iv) The overall surplus/ deficit position reflected as per the cost statement at the existing tariff for the port as a whole and the principal activities is tabulated below

SL No.	Particulars	Surplus/ deficit 2011-12		Surplus/ deficit 2012-13		Surplus/ deficit 2013-14		Total surplus/ deficit (₹ in lakhs)	Average surplus/ deficit as % of Income
		(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income	(₹ in lakhs)	% of Income		
1	Port as a whole	417.46	9.99%	2789.54	6.33%	1811.17	3.77%	8756.17	6.70%
2	Cargo/ container handling income	120.85	41.03%	11936.41	38.09%	11991.67	35.06%	36627.93	38.06%
3	Vessel related income	-8475.91	-107%	-8395.99	112%	10262.04	-112%	-28133.94	-110.33%
4	Railway	27.24	-4.99%	20.78	3.63%	-6.02	1%	54.04	3.21%
5	Estate	561.79	15.26%	269.98	7.20%	87.64	2.29%	919.41	8.26%

#### B. Scale of Rates

(i) Existing SOR is proposed to be continued for the years 2011-12 to 2013-14. Minor modifications are proposed in a few tariff items and the port has claimed it will not result in substantial revenue to the port.

- (ii) For barges, tugs, launches, etc., the existing pilotage charges is proposed to continue but is modified stating that it would apply without use of tugs. If tugs are used, the port has proposed to collect 50% of the pilotage charges additionally
- (iii) 5% increase is proposed in the charges for cancellation of requisition for service of pilot
- (iv)
  - (a) Wharfage for edible oil is proposed to be increased from existing ₹50 to ₹60 per tonne
  - (b) Reduction is proposed in the wharfage rate of a few items like granite zinc, copper concentrate copper cathode, aluminium and tin timber and paper
  - (c) Advalorem wharfage rate for other non bulk item at SI No 6 is proposed to be increased from existing 0.40% to 0.50%
- (v) 25% to 50% increase is proposed in the charges for usage of marshalling yard
- (vi) 5 to 10 times increase is proposed in the Fees for issue of license to steamer agency is proposed at par with stevedoring license leading to issue of temporary license a new entry is introduced

3.3 The NMPT has requested to approve the revised proposed Scale of Rates from 1 October 2010 and to extend the existing rates till final approval of the revised tariff

4 It was observed that the cost statements for individual sub-activities under cargo handling activity and vessel related activity are not filed by the New Mangalore Port Trust. The NMPT was therefore requested to file the sub activity-wise cost statements in the prescribed format

5. In accordance with the consultative procedure prescribed the proposal of the NMPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has responded to the comments of the users/ user organisations

6.1 It may be brought out here that prior to the NMPT filing the general revision proposal, the Mangalore Refinery and Petrochemical Limited (MRPL) vide its letter dated 30 March 2010 had made a separate representation regarding fixation of wharfage rate for the period after the loan is repaid i.e. from 16 October 2009. The main points made by MRPL are summarised below

- (i) Clause 4 of the MOU provides for fixation of the wharfage rate so as to enable the NMPT to repay the funds borrowed along with interest thereon. Further as per clause 4 once the loans are repaid the NMPT agrees to charge normal wharfage charges which will be agreed between them subject to approval of the Government. In case of lack of agreement the decision of the Ministry of Shipping will be final and binding on both of them

The funds were repaid on 16 October 2009. In view of that the NMPT started levying normal wharfage charges of ₹70 per tonne prescribed in the Scale of Rates of the NMPT. The NMPT ought to have agreed with the MRPL or approached TAMP for fixing the same. Instead the NMPT informed to pay charges of ₹70 per tonne as prescribed in its Scale of Rates which is applicable for jetty no 12 constructed by NMPT

- (ii) The MRPL submitted that the wharfage charges of ₹70 per ton approved by TAMP is in respect of jetty no 12 which was constructed by port and handles only 10% to 20% of the cargo handled at jetty no 10. Since while fixing the wharfage charges for jetty no 12 the expenses and volumes at jetty no 10 were not considered TAMP should fix the wharfage charges for jetty no 10 based on information to be submitted by NMPT
- (iii) The MRPL had requested the Authority to direct the NMPT to submit details for fixation of the wharfage charges for jetty no 10 and to accept ₹25 per tonne as deposit against the wharfage to be adjusted against the final rate to be fixed by TAMP

6.2 The communication received from the MRPL was forwarded to the NMPT vide our letter dated 2 July 2010 to examine the points made by the MRPL and initiate appropriate action.

6.3 In response to the above, the NMPT vide its letter dated 7 August 2010 proposed to apply wharfage rate for crude and POL at ₹70 per tonne as prescribed in its existing SOR to the cargo handled by the MRPL for the period from October 2009 citing that the advance taken for the construction of infrastructure facility for MRPL have been repaid. The main points made by NMPT are given below:

- (i) The actual amount of wharfage charges during the period of operation of MOU is to be fixed under the provisions of MOU and from 16 October 2009 i.e. after the payment of last instalment of MRPL loan NMPT has come out of the said MOU and from the liability of rupee loan agreement and NMPT is entitled to charge the normal wharfage charges.
- (ii) However, MRPL has stated MOU does not mention the rate as per the Scale of Rates should be collected but it shall be mutually agreed rate.
- (iii) A proposal on this issue was placed before the Board of Trustees of New Mangalore Port Trust and the Board of Trustees after detailed deliberation on the various aspects resolved to charge TAMP approved Scale of Rates with effect from 16 October 2009.
- (iv) In view of the above, it has submitted that MRPL may be advised to pay the wharfage at the TAMP approved Scale of Rates i.e. @ ₹70.00 per MT with effect from 16 October 2009.

6.4 While filing the general revision proposal the NMPT vide its letter dated 30 September 2010 has maintained the position as proposed by them earlier vide its letter dated 7 August 2010 about levy of wharfage rates as per its SOR i.e. ₹70 per tonne.

\* 1 With reference to our advice to the NMPT to file cost statements for the individual sub-activities under the cargo handling activity and the vessel related activity as per the format prescribed by this Authority and NMPT vide its letter dated 16 November 2010 submitted that sub-activity wise cost statements cannot be filed since the costing and accounting procedure prevalent in NMPT do not capture the cost position of individual sub-activities for each major items of cargo under cargo handling activity and port and dock services under the vessel related activity. The port, therefore, requested to consider its original proposal without insisting on sub-activity-wise cost statements.

7.2. In this regard, a letter dated 7 December 2010 was addressed to the NMPT stating that the cost format prescribed by the Authority [note 1 under Form 5 A(i)] require the Major Port Trusts to file separate cost statements if the specific cargo of the port constitutes more than 10% of the total traffic volume. It was emphasised that for carrying out comprehensive tariff revision, the cost position for each of main sub-activities need to be assessed to determine the tariff review/ revision. It was brought out that even prior to filing the general revision proposal, when the NMPT had vide letter dated 7 August 2010 proposed to levy wharfage rate of ₹70 per tonne as per the rates prescribed in its SOR for crude/ POL of the MRPL citing that the advance taken for construction of berth for MRPL was repaid, it was vide our letter No TAMP/66/2005-Misc dated 23 September 2010 stated that the existing wharfage rate prescribed in its Scale of Rates does not capture the income and expenditure relating to the POL handled by MRPL at berth No.10. The NMPT was in the said letter also advised to file a separate cost statement for POL activity capturing the entire POL traffic handled at the port berth including that handled by MRPL at berth no.10, relevant expenditure and investment, etc.

7.3. To summarise, the NMPT was, therefore, again advised to furnish sub-activity-wise cost statements for the main cargo viz. iron ore handled by the KIOCL and crude/ POL activity of MRPL which is governed by the MOU and the crude/ POL cargo which is not governed by the MOU so as to enable us to examine the proposal comprehensively for revision of its Scale of Rates.

7.4. The NMPT subsequently vide its letter No TAMP/FIN/REV/SOR/TAMP/2010-11 dated 7 March 2011 has claimed that sub-activity wise statements are filed.

7.5. On perusing the cost statements, it was observed that the NMPT has not filed the sub-activity-wise cost statement as per the format prescribed by the Authority for each cargo items under cargo handling activity and vessel related activity. The sub-activity-wise cost statements filed by the NMPT only give segregation of the overall cost position with reference to total cargo exclusively handled by the port and the cargo crude/ POL handled by the MRPL and iron ore fines/ pellets handled by Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL).

The traffic projections in form 2A showed that apart from iron ore handled by KIOCL the traffic of this commodity handled by the port constitutes more than the 10% of the total traffic for which no sub-activity cost statement is filed. From the year 2010-11 onwards, the crude/ POL cargo pertaining to MRPL with reference to Jetty No 10 is merged with the port cargo volume. But no separate sub activity cost statements are filed for Crude/ POL activity or other cargo handled by the port which constitute more than 10% of the total cargo volume.

Fixation of wharfage rate for iron ore pellets handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled by Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) are governed by the separate methodology agreed by the respective parties with the NMPT in each of their case. Hence obviously, separate statements with reference to the fixation of wharfage rate of cargo handled by MRPL and KIOCL are essentially to be provided apart from the sub-activity wise cost statements for other cargo handled by the port which constitute more than the stated level. In view of the above d o letter dated 5 April 2011 was addressed to NMPT to furnish the requisite sub-activity-wise statements as per the format prescribed alongwith additional information and remarks on comments of users.

7.6. The Ministry of Shipping had also intervened in this matter and in the meeting held on 8 April 2011, the NMPT has been advised to furnish the requisite information/ data to the TAMP regarding its general revision proposal by 30 April 2011 and the MRPL was advised to furnish necessary details to NMPT regarding fixation of wharfage rate for Jetty No 10 for the period pre-2009.

8.1. In response, Chairman (NMPT) vide d o letter dated 26 April 2011 has submitted the following:

- (i) Sub-activity-wise cost statement for Iron Ore and POL Traffic are filed as these are the only two items of cargo accounting 10% or more over the total traffic handled by NMPT as a whole. This includes data for post MOU traffic in respect of POL handled by MRPL after 16 October 2009 for the portion of the year 2009-10 and for entire period thereafter as it accounts for cargo handled by NMPT for the years 2010-11 to 2013-14.
- (ii) Similarly the cargo in respect of Jetty No 11 for the years 2011-12 to 2013-14 is also shown as absorbed with NMPT traffic throughput since the MOU of Jetty 11 also expires on 1 April 2011 and onwards. However certain criteria adopted in the compilation of data sub-activity-wise are as below:
  - (a) Though Operating Income of the concerned traffic (accounting 10% or more of total Traffic) can be worked out, it is not accurately possible to apportion the Operating cost (type-wise)
  - (b) Cost of channel dredging is to be allocated between port dues and pilotage and the cost of dredging alongside berth should be allocated to the berth line. The above cost bifurcation is not readily available. Hence the Operating Cost for Cargo handling and Port & Dock charges has been considered as per Jetty / berth length ratio
  - (c) As regards POL traffic handled in Oil Jetties 10-11 (both captive Jetties for MRPL cargo under MOU), separate cost statements have already been submitted earlier for the period MOU was in currency. For the full POL cargo accounted after the expiry of MOUs separate cost statements are furnished now.
- (iii) MRPL vide its letter dated 15 March 2010 addressed to TAMP has agreed for the adjustment of ₹2.44 crores due to them as worked out by NMPT on Actuarial liability but disputed the second issue where MRPL is due to pay back ₹8.43 crores on account of interest on escrow account excess adjusted out of the cost assessed. Again MRPL issued one more letter dated 6 July 2010 which is a replica of their comments incorporated in their earlier letter dated 15 March 2010. It may be seen from both these letters that MRPL wants to retain what is advantageous to them and reject what is not so. However, NMPT did not mean that both the issues should remain unresolved. In this perspective a methodology has been worked out and the calculations sheets thereof were made available for reference too. Hence, NMPT is justified in the method adopted for all fairness since the period run for past six years. Therefore there is no change in the stand taken by NMPT.

8.2 The sub-activity-wise cost statements filed by the NMPT for iron ore and POL activities vide d o letter dated 26 April 2011 were not found as per the format prescribed. This has been pointed out in our letter dated 4 May 2011 while raising queries on its proposal.

9. Based on a preliminary scrutiny of the general revision proposal the NMPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 4 May 2011. The NMPT sought additional time to furnish its reply as final accounts of 2010-11 was under preparation. The port was allowed till 13 June 2011 to furnish its response. The NMPT has furnished their reply on the quenes raised by us subsequent to the joint hearing which are brought out in the subsequent paragraph.

10.1 A joint hearing in this case was held on 21 June 2011 at the New Mangalore Port Trust (NMPT) premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing NMPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

10.2 At the joint hearing, the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited filed their written submissions. The MRPL has referred to the comments furnished by it earlier on the instant proposal bringing out that the port has applied common rate for all POL products as prevailing even before MRPL came into existence in respect of its cargo for the post MOU period. Since these are user funded berths it will not be appropriate to apply the common wharfage rate as for other POL products. Then rate needs to be revised substantially downward. If not atleast notify a rate specific for these jetties.

The loans in respect of Jetty No 10 and 11 have been repaid by NMPT (last instalment repayment received by us on 31 March 2011). Hence, now considering the component of interest on loan and loan repayment as nil, the wharfage rate should become substantially lower, atleast reduced to the extent of approximately ₹20/- per tonne. In view of this, it has once again reiterated that the need to fix a special rate for both Jetty Nos 10 and 11.

11.1 As agreed at the joint hearing the NMPT was advised to file a complete set of cost statements in the prescribed format with separate activity/ sub-activity-wise cost statements as well as to furnish its reply to our questionnaire dated 4 May 2011. The NMPT was advised to simultaneously circulate the revised proposal cost statements and clarifications furnished among all the users for their comments, if any, within 10 days thereafter.

11.2 With reference to the points discussed at the joint hearing, the NMPT vide letter dated 6 August 2011 has furnished revised proposal including cost statements in the prescribed format with separate activity/ sub-activity-wise cost statements and Scale of Rates and reply to our queries dated 4 May 2011. The main points submitted by NMPT are summarised below:

- (i) Cargo projection has been revised taking into account the cargo actually handled during the year 2010-11.
- (ii) Income and expenditure for the concluded financial year 2010-11 have been considered for estimation purpose for the years 2012-13 to 2014 -15. For the year 2011-12, the BE figures have been adopted.
- (iii) A separate proposal for fixing per tonne levy in the case of cargo handled manually has been submitted to TAMP in the relevant cost statements. Same is required to be updated as per the actuals for the year 2010-11. However, in the cost statements now furnished income and expenditure of RCHW is also captured for balancing the Annual Accounts figures.
- (iv) Wharfage in respect of Captive Berths mainly Jetty Nos 10 and 11 has been maintained at ₹70/- per MT after expiry of MOU as per the existing SOR i.e w.e.f 16.10.2009 in respect of Jetty No 10 and 14.05.2011 in respect of Jetty No 11.
- (v) MRPL has taken a project for executing SPM facilities for handling crude within NMPT limits and the project is expected to be completed by 2012-13 which will have a projection of handling 15/18 MMTPA as against the current capacity of 9 MMTPA. As per their project the MGT offered and confirmed between NMPT & MRPL is as follows:

SL No.	Description	15 MMTPA (Capacity of refinery)	18 MMTPA (Capacity of refinery)
1	Existing POL Berths (for Crude and products)	7.25 MMTPA	8.30 MMTPA

2	Proposed Single Point Mooring (for crude only) Minimum Guarantee Through put (MGT)	5 50 MMTPA 12 75 MMTPA	7 00 MMTPA 15 30 MMTPA
---	---	---------------------------	---------------------------

However, in the cost sheets the optimum projection as per the present handling is considered without taking the MGT

- (vi) One more liquid cargo Jetty No 13 is expected to be completed during 2012-13 Accordingly, the projection of traffic is incorporated as per the capacity addition
- (vii). Depreciation is as per our books of Accounts For the purpose of projection, NMPT follows the guidelines of the Ministry of Shipping according to which depreciation is calculated adopting Straight Line Method based on life norms
- (viii) NMPT will brief the users specially Steamer Agents and C&F Agents about the implications of the revised proposal. However, it may be seen that except updating the cost statements, no revision is proposed except minor changes proposed on account of issue of licence to Steamer Agents and C & F Agents and Marshalling Yard charges as discussed during the joint hearing
- (ix) Since the statutory Audit on the Annual Accounts for 2010-11 is also going on simultaneously, NMPT could not adhere to submit the proposal on or before 30 July 2011 The delay is unintentional The copies of MOU submitted to Ministry of Shipping and draft Annual Accounts are furnished

**11.3 A summary of the queries raised by us to NMPT and the corresponding replies furnished by the NMPT is tabulated below**

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by NMPT
A.	<b>GENERAL</b>	
(1)	Form 1 furnished by the NMPT is not complete Please furnish revised duly filled Form -1	This is compiled with
(2)	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity The NMPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services in the current tariff revision proposal The benchmark level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items The basis adopted for determining the benchmark level of productivity may be explained	Form I is suitably updated to provide the requisite information under Sl. No 6 (Refer MOU submitted to Government by NMPT)
B.	<b>FINANCIAL COST STATEMENTS</b>	
(1)	The NMPT is advised to update the cost statements with the actuals for the year 2010-11 duly tallying the figures with the draft Annual Accounts A copy of the draft Annual Accounts for the year 2010-11 may also be forwarded The estimates for the subsequent years viz 2011-12 to 2013-14 may be reviewed and modified if necessary, with reference to the actuals for the year 2010-11	Cost statements are updated with reference to actual for the year 2010-11 and estimates for the subsequent years viz , 2011-12 to 2014-15 are modified Copy of the Draft Annual Accounts for the year 2010-11 is enclosed which is yet to be audited and certified by the C&AG
(2)	(i) Chairman NMPT vide d o letter dated 26 April 2011 has submitted that iron ore and POL traffic are the only two items cargo accounting more than 10% of the overall traffic and cost statements in respect of these two cargo items handled by the port are filed He has also submitted that the cost position of Mangalore Refinery Chemicals Limited	All the sub-activity cost statements are submitted as per the Formats prescribed by TAMP taking due care to respective MOUs in regard to Oil cargo handled on behalf of M/s MRPL and ore cargo handled by M/s KIOCL

	(MRPL) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) are submitted earlier. In this regard, the following points are observed which may be examined.	
	(a) The sub activity cost statement claimed to have been filed by NMPT vide letters dated 7 March 2011 as well as d.o letter dated 26 April 2011 are not as per the format prescribed by the Authority	
	(b) The sub activity cost statement relating to vessel related activity filed by NMPT under the cover of its d.o letter dated 26 April 2011 is with reference to cargo viz iron ore and POL vessels which is also not as per format prescribed. The cost format Form 5B requires vessel related activity to be filed for port services such as port conservancy, berth hire, pilotage etc,	
	(c) The NMPT has in d.o letter dated 26 April 2011 filed Form 3A which covers iron ore and POL cargo. This is also not as per the format prescribed as Form 3A is a consolidated cost position for the port as a whole  The NMPT has filed different set of cost statements at different points of time in piecemeal which are again not as per the format prescribed. The NMPT is, therefore, again advised to file complete set of cost statements in the format prescribed	
	(ii) Fixation of wharfage rate for iron ore pellets handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled by Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) are governed by the separate methodology agreed by the respective parties with the NMPT. In case of fixation of wharfage rate for cargo handled by MRPL in view of disagreement between the port and the MRPL, the Authority has through various orders (viz. vide Orders dated 27 October 1998, 19 July 2000 and 9 August 2001) prescribed the guidelines to be followed for fixation of wharfage rate for MRPL Jetty. The fixation of wharfage rate for KIOCL has to be based on the principle set by the Secretary (then) MOST on 21 May 1992 in this regard. While filing comprehensive proposal and submitting cost statements for the activity / sub-activity-wise it may be ensured that the expenditure between the MRPL and the KIOCL (only those activities still covered by the MOU) and NMPT cargo are allocated on the basis of respective guidelines available for this purpose and confirmation to this effect may be given. The detailed computation of allocation of actual expenses between NMPT, MRPL and KIOCL may be furnished for the past period 2005-06 to 2008-09 and 2009-10 and 2010-11 & J estimates for the years 2011-12 to 2013-14	Wharfage statements for the years 2007-08 to 2010-11 adopted for Annual Accounts are enclosed as desired. Details of assessments from 2011-12 to 2014-15 are furnished in sub activity-wise statements (Summary statement of wharfage calculation sheets in respect of KIOCL and MRPL for the years 2005-06 to 2008-09 are furnished)

	<p>Separate statements may be filed with reference to cargo handled by MRPL and KIOCL from 2005-06 till they are governed by the Memorandum of Understanding (MOU)</p> <p>The sub-activity wise cost statements for cargo handling activity may be filed as per the format prescribed with reference to cargo (NMPT Account i.e. not covered by MOUs) which forms more than 10% of the traffic volume. The sub-activity wise cost statements under vessel related activity may be filed as per the format prescribed. The NMPT is again advised to initiate action and file the requisite cost statements in a consolidated manner</p>	
(3)	<b>Comparison of actuals vis-à-vis estimates</b>	The required information is furnished in Form 7. Form 8 has no relevance
	<p>(i) The last tariff Order passed by the Authority on 11 November 2006 considered the estimates for the years 2005-06 to 2008-09 for determining the tariff revision. Form 8 furnished by NMPT does not give the comparative position of estimates vis-à-vis actuals for the years 2005-06 and 2006-07. Please update comparative position of actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff revision Order for the years 2005-06 to 2006-07 as well</p>	The figures adopted in Cost Formats are based on certified Annual Accounts. The Net surplus before and after tax worked out in cost statements and Annual Accounts are quite independent and are worked out as per the respective Formats. Hence it is felt that reconciliation is not required
	<p>(ii) Furnish a statement reconciling the profit before tax reported in the Annual Accounts with the net surplus before ROCE considered in the cost statement for each of the years 2005-06 to 2008-09 and also for the years 2009-10 and 2010-11</p>	Form No 7 indicates the required position
	<p>(iii) The comparative statement of actuals vis-à-vis estimates furnished by the NMPT may be modified in view of the following gaps observed</p>	All the data indicated are as per the norms prescribed in the tariff guidelines
	<p>(a) In the last tariff Order, the Authority had allowed reduction in the wharfage charge for a few items, reduced the RCHW levy and approved rationalisation in pilotage fee and berth hire. The revenue impact of these modifications were estimated at ₹32.62 crores during the last tariff cycle. The income estimates shown in Form 8 may be adjusted to factor the tariff reduction effected in the last tariff Order for a like to like comparison with the actuals</p>	Cost element in regard to RCHW on tonnage basis is proposed in a separate proposal. Hence it is felt that adjustment of surplus left unadjusted etc., is not necessary
	<p>(b) Sundry debtors, inventory, cash balance considered for computation of the working capital for the years 2007-08 to 2009-10 as well as 2010-11 may be modified in compliance with the norms prescribed in the tariff guidelines. Workings in this regard may be furnished. Please furnish the working for the years 2005-06 and 2006-07 as well</p>	
	<p>(c) In the last tariff revision, the cost statement for the years 2005-06 to 2008-09 reflected a total surplus of ₹47.38 crores. After considering the effect of reduction in the revenue to the tune of ₹32.62 crores and DA</p>	

	<p>arrears pertaining to RCHW workers to the tune of ₹142 crores to be met from the surplus, balance surplus of ₹1334 crores was left unadjusted in view of the submissions made by the NMPT that the traffic and consequently the income anticipated may not materialize. The surplus left unadjusted was subject to review in the next tariff revision (as recorded in last sub para under para 8 (xiii)(b) of the Order). Please give the actual position in this regard</p>	
	<p>(d) Pension / gratuity contribution allowed in the last tariff Order was ₹600 lakhs in each of the years 2005-06 to 2008-09. The actual Pension/ gratuity contribution considered in the cost statement is ₹3022.72 lakhs in the year 2007-08 and ₹4253.75 lakhs in the year 2008-09. In this regard the following points may be clarified</p> <p>(i). During the last Order in Para 8 (viii) it is observed that the Annual Accounts for the year 2004-05 show sufficient balance is built up in the Pension Fund to meet the liabilities as per the actuarial valuation as on 31 March 2005. NMPT has stated that nominal contribution will have to be made annually which was allowed. In this context, justify the reasons for steep increase in the actual contribution to pension/ gratuity vis-à-vis the estimates of the NMPT allowed in the last tariff Order</p> <p>(ii) Furnish working of the Pension Fund Contribution considered in the cost statements as per the actuarial valuation</p> <p>(iii). The actuals shown in the cost statement for the year 2008-09 at ₹4253.75 lakhs perhaps includes contribution to leave encashment fund to the tune of ₹1132.28 lakhs apart from ₹3121.47 lakhs reported as contribution to the pension/ gratuity fund. During the last tariff revision, the NMPT had not estimated the expense towards leave encashment fund. The nature of the expense and the basis thereof may be explained</p>	<p>(i) The correctness and adequacy of the Superannuation Fund and Gratuity Fund is critically scrutinised by Statutory Audit at the time of certification of Accounts. It is clarified that suitable action as suggested by Audit has been taken to ensure that sufficient balance is built up in both the Funds. It is also to be noted that actuarial valuation is taken from LIC every year to make good the deficiency, if any</p> <p>(ii) LIC does the work based on the employees data furnished by NMPT</p> <p>(iii) This is again based on the actuarial valuation done by LIC</p> <p>The introduction for the provision of Leave Encashment Fund came into effect from the 2008-09 as suggested by Audit. Hence this was not taken into consideration in the last tariff revision</p>
	<p>(e) Furnish break up of the Finance and Miscellaneous Income (FMI) and Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) for the years 2005-06 to 2008-09 as well as 2009-10 and 2010-11 reconciling it with the FME and FMI figures reported in the Annual Accounts of the respective years</p>	<p>Please refer reply to item No 10 (vi) and 11 (v) below</p>
	<p>(f) Perusal of Form 7 shows that variations between the estimates vis-à-vis actuals are more than + or - 20% in respect of income/ expense such as Railway income, Estate income, FMI, FME, etc. The reasons for wide variations have not been explained by the Port. The reasons for variations in the estimates vis-à-vis the actuals may be explained for each of the years 2005-06 to 2008-09</p>	<p>The variation in Railway and Estate Income is mainly due to additional flow of Iron Ore fine traffic. This activity has resulted in upward variation in the expenditure also</p>

(4)	<b>Traffic:</b>	
	(i) The traffic target in the MOU signed with the Ministry is 38 74 MT for the year 2010-11 and the traffic projected by the NMPT in the cost statement is 38 74 MT for the year 2010-11 and 41 00 MT for the year 2011-12. The actual traffic handled by the NMPT as reported (in the communication received from the Ministry of Shipping on the traffic handled at Major Port Trusts) for the year 2010-11 is 31 55 MT. The reasons for drop in the actual traffic in the year 2010-11 over the previous year traffic/ the target set by the Ministry may be please be explained	The cost statements have been updated as per actual for the year 2010-11 and BE 2011-12. The drop in traffic between actual for 2010-11 over the previous years traffic/target set by the Ministry is due to reduction in Ore traffic consequent on ban/restriction imposed by Government of Karnataka
	(ii) The NMPT may confirm whether the traffic estimates are in line in accordance with the five year plan/ annual plan and the business plan of the port. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the five year plan / annual plan/ business plan need to be explained along with the basis of traffic estimation for the years 2011-12 to 2013-14	Traffic estimates are generally in line with figures adopted for Plan/Non-Plan Budget of the Port which is again linked with Five year Plan and Business Plan as directed by the Ministry
	(iii) The following other points may be clarified with reference to the traffic projected by the NMPT	
	(a) Traffic of iron ore (fines) projected in the Form 2A is 52 lakh tonnes, 62 20 lakh tonnes and 62 50 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2013-14 respectively as against 67 00 lakh tonnes estimated in the year 2010-11. The actual volume of iron ore (fines) handled in the year 2010-11 may be indicated. The reason for projecting drop in the volume of iron ore (fines) in the year 2011-12 may be explained. Also, explain the reasons for assuming insignificant growth in the traffic for iron ore fines during the year 2013-14 over the projections made for the year 2012-13.	Ore Traffic handled during 2010-11 is 15 68 lakh tonnes indicated in Form 2-A. Variations occur due to conditions of traffic availability and affect of change in the Government policy for movement of cargo viz., restriction of Karnataka State Government on mining and movement of Iron-Ore fines by road etc. Significant growth in the traffic is indicated for projections anticipating likely improvement in the Government Policy on iron ore. The traffic of iron ore fines estimated for the years 2011-12 to 2014-15 are 8 35 lakh tonnes, 18 50 lakh tonnes, 20 50 lakh tonnes and 23 50 lakh tonnes respectively.
	(b) The coal/coke cargo projected in the Form 2A is 19 20 lakh tonnes, 15 00 lakh tonnes and 12 00 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2013-14 respectively as against 34 00 lakh tonnes estimated in the RE 2010-11 and 27 91 lakh tonnes handled in 2009-10. The actual coal/coke handled in the year 2Q10-11 may be indicated. The reasons for projecting sudden drop in the volume of coal/coke in the year 2011-12 and decreasing traffic pattern assumed for the subsequent years 2012-13 and 2013-14 may please be explained.	Actual coal/ coke handled in the year 2010-11 is 28 56 lakh tonnes. Projections for subsequent years is recast at 25, 17 15, 19 10 and 22 50 lakh tonnes for each of the years 2011-12 to 2014-15 respectively. Traffic for other bulk cargo is also modified in Form 2A.
	(c) The reasons for assuming 28% reduction in the traffic of fertilizer in the year 2011-12 over the estimates of 2010-11 may be explained. The estimate for the years 2011-12 to 2012-13 may be modified, if necessary, with reference to 2010-11 actuals	
	(d) Other bulk cargo is projected at 19 30 lakh tonnes in the year 2013-14 as against 40 55 lakh tonnes projected in the immediate	

	<p>previous year 2012-13. The reason for estimating sudden reduction of more than 50% in the traffic of other bulk cargo in the year 2013-14 may please be explained.</p>																																					
	<p>(e) The container traffic projected for the years 2011-12 to 2013-14 is 35000 TEUs, 40000 TEUs, and 40000 TEUs respectively, with the corresponding tonnage values considered 5.40 lakh tonnes, 5.50 tonnes and 5.70 lakh tonnes. Please explain the basis for arriving at the tonnage figure for the projected TEUs and confirm and show that it is in line with the spread sheet followed by the NMPT with reference to actual container traffic (in tonnage) reported in the past years also.</p>	<p>Income on container traffic is based on loaded/empty TEUs. Tonnage value is not considered for the purpose of SOR except for total through put as wharfage charge is not linked to volume of cargo carried in the Containers.</p>																																				
	<p>(f) Explain the reasons for not considering any growth in the container traffic in the year 2013-14.</p>	<p>Revised figures are indicated in the Form 2-A with reference to actual for 2010-11.</p>																																				
	<p>(g) Iron ore traffic expected to be handled by the concessionaire of the iron ore terminal operator and any other PPP projects envisaged in the current tariff cycle may be indicated.</p>	<p>Traffic expected to be handled by PPP and BOT projects are not considered in the cost statements furnished for fixation of SOR. Form No 2 A indicate certain required figures for such projects.</p>																																				
	<p>(h) Explain the basis on which the number of vessels for the years 2011-12 to 2013-14 are projected:</p>	<p>Projection of vessels are made in proportion to actual cargo handled vis-à-vis GRT of vessels called during 2010-11.</p>																																				
	<p>(i) As per the information furnished at S. No V in Form 2A, the average time spent by a vessel at berth is expected to increase from 56.18 hours reported in 2009-10 to 56.32 hours in 2010-11 and it reaches to 59.21 hours in the year 2013-14. Explain the reasons for projecting increase in the average stay of vessel at berth. Confirm that the said estimate takes into consideration the efficiency parameters agreed by the NMPT fixed by the Ministry in this regard.</p>	<p>Number of vessels and average time spent at berth is assessed based on the cargo projection made compared to the actuals for 2010-11. However, number of vessels may not be strictly as per cargo ratio and may vary depending on the size of vessels expected to call in different groups of GRT.</p>																																				
(5).	<p><u>Capacity.</u> With reference to the break up of addition to the designed capacity furnished by the port (estimated at the level of 442 lakh tones as on 31 March 2010), the following points may be clarified</p>																																					
	<p>(i) Furnish the capacity of the port for the years 2005-06 to 2009-10 excluding the berths handling cargo covered by MOU (MRPL and KIOCL) and including the cargo volume covered by MOU</p>	<p>The capacity of the Port for the years 2005-06 onwards excluding MRPL and KIOCL berths is indicated below</p> <table> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>—</td> <td>158 LT</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>—</td> <td>158 LT</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>—</td> <td>180 LT</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>—</td> <td>187 LT</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>—</td> <td>187 LT</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>—</td> <td>187 LT</td> </tr> </tbody> </table> <p>Including MRPL and KIOCL berths is indicated below</p> <table> <tbody> <tr> <td>2005-06</td> <td>—</td> <td>413 LT</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>—</td> <td>413 LT</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>—</td> <td>435 LT</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>—</td> <td>442 LT</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>—</td> <td>442 LT</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>—</td> <td>442 LT</td> </tr> </tbody> </table>	2005-06	—	158 LT	2006-07	—	158 LT	2007-08	—	180 LT	2008-09	—	187 LT	2009-10	—	187 LT	2010-11	—	187 LT	2005-06	—	413 LT	2006-07	—	413 LT	2007-08	—	435 LT	2008-09	—	442 LT	2009-10	—	442 LT	2010-11	—	442 LT
2005-06	—	158 LT																																				
2006-07	—	158 LT																																				
2007-08	—	180 LT																																				
2008-09	—	187 LT																																				
2009-10	—	187 LT																																				
2010-11	—	187 LT																																				
2005-06	—	413 LT																																				
2006-07	—	413 LT																																				
2007-08	—	435 LT																																				
2008-09	—	442 LT																																				
2009-10	—	442 LT																																				
2010-11	—	442 LT																																				

	<p>(ii) The port has estimated 54 lakh tonnes addition to the capacity in the year 2011-12 with reference to cargo of UPCL. Please furnish the details of the proposed project and the full form of UPCL. The port has not proposed any tariff arrangement for the UPCL cargo proposed to be handled. Tariff arrangement applicable for the said cargo of UPCL may please be clarified.</p> <p>Also indicate the year-wise addition to the traffic considered in the years 2011-12 to 2013-14 in view of the addition to the capacity from the cargo proposed to be handled by the UPCL.</p>	No reply furnished
	<p>(iii) As regards 78 lakh tonnes additional capacity estimated in the year 2012-13 from oil jetty, please furnish details for the proposed project and the tariff arrangement envisaged for the proposed facility as the port has not filed any separate proposal in this regard. Indicate the year-wise addition in the traffic on account of the proposed facility and confirm whether the traffic estimated by the NMPT captures the same.</p>	No reply furnished
	<p>(iv) Furnish workings of the designed capacity of the UPCL cargo and oil jetty assessed at 54 lakh tonnes and 78 lakh tonnes respectively in the proposal.</p>	No reply furnished
	<p>(v) From the proposal it is not clear as to whether the traffic income projections take into account the BOI projects proposed to be developed on PPP basis and also with reference to the projects relating to oil jetty and UPCL. Please give more details about the treatment given in the cost statement with reference to such four projects.</p>	No reply furnished
(6)	<p><u>Income estimation.</u></p> <p>(i) The traffic of iron ore pellets / concentrates is projected to grow by 33% in the year 2011-12 whereas the income projections show 6.6% reduction in the income. The income estimation of this cargo does not commensurate with the growth in the traffic. The NMPT may review and modify the income estimates of this cargo item for the years 2011-12 and consequently for the years 2012-13 and 2013-14 as well.</p>	The iron ore pellet traffic and income anticipated is estimated on cost basis as per MOU with M/s KIOCL. The income estimation therefore may not commensurate with the growth in traffic as traffic affects only the dredging apportionment and not other costs. The estimation of traffic is done in co-ordination with the user Agency viz M/s KIOCL.
	<p>(ii) Advance taken for construction of berth for MRPL for which MOU was entered with the NMPT in January 1995 has been repaid on 15 October 2009 as reported by both the NMPT and the MRPL. In this context, please furnish the wharfage income (year-wise) collected by the port since the loan has been repaid and the estimates for the years 2011-12 to 2013-14. Please furnish working in this regard indicating the unit rate of wharfage and the volume of traffic handled by the MRPL at dedicated for the period 2005-06 onwards till it is covered by the MOU.</p>	Necessary particulars are available in Form 2-A and 2-B. As regards wharfage fixation of MRPL cargo, the same is furnished to TAMP from time to time after the details are verified and confirmed by M/s MRPL. However working sheets of the wharfage Rates calculated year-after years from 2005-06 are separately enclosed which subject to confirmation by MRPL. As regard details of income collected by the port after repayment of complete loan drawn the same are furnished in Form 5 A(iii) and 5B(iii).

	(iii) The traffic of other bulk cargo is projected to reduce by 21% in the year 2013-14 whereas the estimates of income show an increase of 11% in this year over the estimates of the previous year. The NMPT may verify and confirm that the estimates provided are correct and based on the existing tariff for the throughput projected	Consequent on updating the Formats as per actual for 2010-11 there has been some change in the traffic and income estimates
	(iv) Furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration for each of the tariff items prescribed in the SOR for the years 2011-12 to 2013-14.	The income computation has been made with reference to estimated traffic and existing scale of Rates for each item of cargo. As no change in the SOR is proposed no details are computed
	(v) (a) As stated earlier furnish separate working of the income estimated with reference to volume of iron ore pellets to be handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled/ to be handled by Mangalore Refineries Petrochemicals Limited (MRPL) which are governed by the separate MOU giving the volume of traffic, the unit rate of wharfage adopted for the past period 2005-06 to 2010-11 and estimates for the years 2011-12 to 2013-14	The iron ore pellet traffic and income anticipated is estimated on cost basis as per MOU. Necessary particulars are given in Form 5A(iii). As regards wharfage fixation of KIOCL/MRPL cargo, the same is furnished to TAMP from time to time after the details are verified and confirmed by KIOCL/ MRPL
	(b) The MOU entered in 1995 with the MRPL does not specifically mention the berth number but it is presumed to be relating to jetty No 10 dedicated for MRPL cargo. A separate MOU is entered between NMPT and MRPL in February 2000 which is presumably for Jetty No 11. The tariff arrangement followed by the NMPT for MRPL cargo handled at the Jetty No 11 may be explained for the past period as well as in the estimates considered in the current tariff cycle along with separate statement in this regard	This is purely an administrative issue where separate correspondence is available with the TAMP. However necessary cost statements on pre and post period of MOU have been furnished in the SOR proposal now submitted to TAMP for approval
	(vi) The income from container handling charge is estimated to increase by 2.9% in the year 2013-14 over the income estimated over the previous year though there is no growth estimated in the throughput presumably due to change in the container mix. Please confirm	Income on container is charged on loaded/empty basis. The income is estimated for future years based on the actuals for 2010-11
	(vii) (a) Explain the reasons for estimating the storage income to reduce from ₹50.71 lakhs in the year 2011-12 to ₹43.10 lakhs in the year 2012-13 when the overall traffic is expected to grow by 6% in the year 2012-13	There has been some change on updating the estimation with reference to actuals for 2010-11
	(b) Please furnish an analysis of average dwell time of different cargo for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2011-12 to 2013-14 may also be indicated	Reply not furnished by the port.
	(viii) The basis of estimating income from reefer plugging charges, dwell time, hiring of equipment, etc., may be explained	This is estimated in proportion to the actuals recorded during the year 2010-11

	(ix) (a) The income from RCHW is estimated at ₹6052.63 lakhs in 2010-11 and is estimated to reduce to ₹5230.00 lakhs in 2011-12. Explain the reasons for estimating reduction in the RCHW income in the year 2011-12 over the estimates of 2010-11.	RCHW income depends directly on the general cargo handled by the Stevedores by booking of Labour Gangs. The actuals for 2010-11 has been taken as base for estimating the future years income
	(b) The actual income from RCHW shown in Form B for the years 2008-09 and 2009-10 and estimates for the year 2010-11 do not match with the income shown in the cost statements filed by the NMPT in its proposal dated 17 March 2011 for levy of rates of RCHW based on per tonne basis instead of existing levy on percentage of wages. Please ensure all the figures relating to the RCHW in the general revision proposal and the proposal for revision of rates for RCHW match for the past as well as future estimates	The observation made is noted of for necessary compliance
	(x) The other income from vessel related activity in SI No B VII in Form 2B is estimated at ₹365.05 lakhs in the year 2011-12 which is around 141% more than the level estimated in the year 2010-11. The basis of estimating the income from other vessel related charges may be explained and basis for projecting increase in the years 2011-12 to 2012-13 may also be explained	Necessary change is made consequent to updating the data with reference to actual for 2010-11
	(xi) Form 2B shows that the income from dollar denominated item is estimated adopting the exchange rate of 1 US \$ = ₹46.73. The income estimation may be updated based on the prevailing exchange rate	The income is accounted as per the prevailing dollar exchange rate until 2010-11. Prevailing exchange rate has been adopted for estimation purposes
	(xii) Please indicate the number of vessels and the vessel related income considered in the income estimation with reference to the container terminal and mechanized iron ore terminal expected to be developed on PPP basis in the current tariff cycle	Container and iron ore terminals come under the category of PPP/ BOT basis. These are not considered in the cost assessment
	(xiii) The rates set by this Authority are ceiling levels only. Please confirm the income reported in the Annual Accounts for the years 2005-06 to 2010-11 which are considered in the cost statement are also at ceiling level. If the port has offered any discount/ concession on the ceiling rates approved by the TAMP and the actual revenue reported in the Annual Accounts of 2005-06 to 2009-10 and 2010-11 (draft Annual Accounts) are net of discounts the revenue impact of such discounts the allowed by the NMPT may be quantified for each of the past period	Port Trust Board had accorded Concession to the extent of 25% in respect of Port Dues and Berth Hire for Container Vessels and 50% for Cruise Vessels in respect of Port dues and berth hire. However no separate data is available to quantify the amount of concession since the vessel related bills are issued at concession rate
	(xiv) Confirm that the income estimates for the years 2011-12 to 2013-14 are based on the ceiling rates approved by the TAMP in the existing Scale of Rates	Confirmed that the income estimates are based on the ceiling rates approved by the TAMP in the existing scale of rates
(7)	<b>Royalty / Revenue share Receipts</b>	
	(i) The other income in Form 2B under cargo handling activity states includes royalty from UPCL. During the last tariff revision the port had not mentioned about royalty receipts from UPCL. In this regard the following points may be clarified	UPCL project is on BOT basis which is expected to commence functioning from 2011-12

	(a) Royalty income included in the other income may be segregated and shown separately for each of the past years 2005-06 to 2010-11 and projections for the years 2011-12 to 2013-14	This is done in the present statements
	(b) Indicate the period from when the royalty income from the UPCL started to accrue to the port. A copy of the agreement, if any, entered by the NMPT with UPCL in this regard may be provided	This is to be pursued separately as BOT projects are not taken into accounts for cost Formats
	(c) Please clarify whether the authorization granted to UPCL is under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act or any other arrangement. As per clause 7.1 of the tariff guidelines, charges to be levied by service providers authorised by the Major Port Trust, under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963, to provide port services specified in clauses (a) to (e) of section 48 ibid shall be regulated by TAMP In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider based on the proposal to be filed by the NMPT The NMPT may confirm whether the tariff arrangement followed in case of UPCL is in compliance the tariff guidelines and the relevant statute in the Act in this regard.	
	(d) Year-wise royalty receipts from the UPCL since its accrual may be indicated with the estimates for the current tariff cycle and the treatment given in the cost statement may be indicated	Does not arise as UPCL is a BOT project
	(ii) (a) The Authority has already fixed upfront tariff with reference to the two proposals filed by the NMPT viz. for container terminal and mechanized iron ore terminal. The NMPT is requested to furnish the details of the traffic revenue share, income estimated from the projects, already commissioned or likely to be commissioned in the tariff cycle under review. Upfront payment, if any, likely to be received may be indicated along with the treatment given in the cost statement	Furnished in form No 9 of the proposal
	(b) The NMPT proposes to allot land to the successful operator and collect lease rental with reference to the two BOT projects. The income anticipated from such allotments of land made or to be made by the port to PPP operators on BOT basis in this tariff cycle may be indicated for each project alongwith detailed working and its treatment in the cost statement	The SOR proposal to the extent of BOT/PPP projects are not included in the working of the cost data
	(iii) Treatment of royalty receipts is governed by clauses 2 & 3 of the tariff guidelines of 2005 As per the said guidelines the revenue share receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of	Data's are given in the Form 9 However Collection of royalty has not yet been commenced

	<p>surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. The investment made out of this Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. Provided that the entire accrual will be taken as revenue of the port trust for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time. Please show how the said guidelines has been complied with by the port trust. Indicate how the royalty/revenue share receipts in the past and estimated to be received in the future are treated in the cost statement.</p>	
	<p>(iv) If the NMPT anticipates royalty/revenue share/ license fee from any other authorization granted by the port to the service provider, the same may be indicated along with detailed calculation of royalty/revenue share receipts. Confirm the provision stipulated in clause 2.8.3 of the guidelines is complied with in the cost statement in these cases also.</p>	<p>This is not considered in the SOR proposal as BOT/PPP projects are not included in the calculation of cost data.</p>
(8)	<p><b>Operating Expenditure</b></p> <p>(i) In terms of the clause 2.5.1 of the 2005 guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic projections and adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Annual escalation adopted by the Port is different for different cost items and varies in the range of 10% to 30%. The average salary and wages per employee is escalated by 16% 29% and 30% in the years 2011-12 to 2013-14. For the same years, the unit cost of power and dredging is escalated by 10% per annum uniformly for all the years and the unit cost of fuel cost is escalated by 5% per annum in the first two years and 2.4% in the year 2013-14. Similarly, the repairs and maintenance cost and management and general overhead is estimated to escalate by 10% per annum and spares, insurance and other expense, are estimated to escalate by more than 10% per annum for each of the years. The port has not explained the basis for adopting the annual escalation in the range of 10% to 30% for different cost items. It may be noted that the WPI for the year 2010-11 as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines declared by the Government will be adopted and applied for allowing annual escalation factor in cost estimates for the tariff revision exercise to be undertaken in the year 2011-12.</p>	<p>The expenditure projection for salary and wages for the first year i.e., 2012-13 is escalated by 6% and at 3% for subsequent years. For other items of expenditure the escalation is by 5% annually.</p>

	<b>(ii) Salaries and Wages</b>	
	(a) Clause 262 of the tariff guidelines require the Major Port Trusts to regularly review and adjust the manning scales / datum. The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Please clarify whether the proposal of the NMPT is based on the revised manning scales. If not, please modify the estimates based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006 which has already been implemented at many of the Major Port Trusts	Manning scale has been implemented and the same is considered in the separate proposal for fixation of levy on tonnage basis which is pending finalization
	(b) Furnish the existing manning scales for different services and the manning scale followed by the NMPT as per the revised manning scale and its impact on the cost thereon for the estimates furnished during the years 2011-12 to 2013-14	Since this issue is separately pursued and the present SOR is not inclusive of this element, the information is not furnished
	(c) The number of employees reported at 1786 in the year 2009-10 is estimated to reduce by 4% in 2010-11 and further reduction of 9%, 7.6% and 7% in the work strength is estimated in the next three years. Justify the reasons for estimating the salaries and wages cost to increase by 10% per annum in the year 2011-12 and further increase of 20% per annum in each of the years 2012-13 and 2013-14 despite estimating reduction in the work strength. As stated earlier, the annual escalation in the cost will be governed by clause 251 of the tariff guidelines	Some changes have been indicated on updating actual for 2010-11. The increase for salaries and wages is mainly due to Revision of Scales of Pay and consequent increase in Allowances
	<b>(iii) Power and fuel Cost</b>	
	(a) The power consumption of machinery and equipment furnished in Form 3B is estimated to decline from 5.8% to 7.5% during each of the years 2011-12 to 2013-14 despite projecting traffic growth by 5.8%, 6% and 8.8% for the corresponding period. The NMPT may examine whether the estimation of power consumption and consequently the power cost is to be modified recognising that generally the power consumption would vary with the traffic projections	The data is revised with reference to actual for 2010-11
	(b) The overall fuel consumption is estimated to increase uniformly at the rate of 6.3% per annum as against 5.8%, 6% and 8.8% increase in the traffic projections during the years 2011-12 to 2012-13. The increase in the overall fuel consumption may be modified with reference to the growth projected in the traffic	
	(c) The cost statement may be updated with reference to the actual power and fuel consumption and cost for the year 2010-11. Estimates for the subsequent years may be modified with reference to 2010-11 actuals	This is done
	<b>(iv) Repairs and Maintenance cost</b>	
	(a). Explain the basis of estimating the repairs and maintenance cost for the years 2011-12 to 2013-14	This is done mainly in comparison to actual of 2010-11
	(b). The repairs and maintenance cost for the year 2009-10 is ₹286.11 lakhs which is	Figures have been updated to actual of 2010-11

	estimated to increase to ₹854.27 lakhs in the year 2010-11 and thereafter 10% annual increase is estimated for each of the subsequent years. The actual repairs and maintenance cost for the year 2010-11 may be updated and the estimates for the subsequent years may be justified with reference to the 2010-11 actuals	
	(c) The NMPT has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹84.45 crores in the year 2011-12, ₹60.45 crores in the year 2012-13 and ₹86 crores in the year 2013-14. Clarify whether the estimates captures the repairs and maintenance cost, if any, expected on the additions proposed to the gross block during the years 2011-12 to 2013-14	The estimates have now been revised based on Development Plans during 12 <sup>th</sup> Plan. The estimates includes repairs & maintenance cost also
	(v) <u>Other expenses</u>  The other expenses in SI No A VIII in Form 3B show a steep increase of 82% i.e from ₹545.23 lakhs actuals reported for the year 2009-10 to ₹993.10 lakhs estimated in the year 2010-11. Further increase of 13%, 22% and 24% is estimated in this cost item for the next three years viz 2011-12 to 2013-14 respectively over the estimates of the respective previous years. Specific reasons, if any, for such steep increase in the other expense in the year 2010-11 may be explained. Please give the break-up of the items covered under this head of expenditure	There is some change in the figures owing to updating the data with reference to actual for 2010-11
	(vi) Estimation of Management and General Administration expenses shown under Form 3A do not tally with the estimates given in Form 3B. This may be reconciled	M & G Admn shown under Form 3A is from Annual Account excluding Depreciation. Whereas in Form 3 (B) it is exhibited excluding Power Cost, MGA salary Stores and Depreciation. Hence the variation
	(vii). <u>Depreciation</u>  In the last tariff revision, the estimation of depreciation based on the life norms prescribed by the Ministry of Shipping followed by the port was accepted and the NMPT was advised to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation in the next tariff revision. Please confirm whether the depreciation is computed in line with Clause 2.7.1 of the tariff guidelines	Depreciation is adopted as accounted in the Audited Annual Accounts which is in conformity with the Rules and Regulation fixed by the Government of India. Accordingly, depreciation is calculated on straight line method adopting the life norms fixed by the Government
(9)	<b>Details for Fund Position (Form 3C)</b>  (i) The following figures indicated in Form 3C do not match with the position reported in the Annual Accounts  (a) Opening balance of Pension Fund in the year 2008-09 ₹21886.89 lakhs (Annual Accounts ₹19063.80 lakhs)  (b). Contribution made to Pension fund in the year 2008-09 ₹2800 lakhs (Annual Accounts – ₹5600 lakhs)  (c) The entry relating to receipts (interest and others) and payment of pension and gratuity	Form C is drawn correlating with Annual Accounts

	do not match with the figures reported in the Annual Accounts  (d) Closing balance in the gratuity fund at the end of the year 2009-10 ₹4418 64 lakhs (Annual Accounts -- ₹4420 15 lakhs)  (e) The Actuarial valuation furnished in Form 3C do not match with the position reported in the notes to Annual Accounts  The NMPT may modify Form 3C duly matching all the figures with the figures reported in the respective Annual Accounts or else reconcile the difference	ii 3 2 1 r b d 3 1 s v d c
	(ii) As per item No 9 of the notes attached to the Annual Accounts of the year 2009-10 the pension liability as per actuarial valuation is ₹303 60 crores. As against that, the balance available in 't' > Pension fund is ₹299 03 crores. Thus, shortfall in the Pension Fund is ₹4 57 crores as on 31 March 2010 as per the Annual Accounts for the year 2009-10. Whereas cumulative shortfall in the Pension fund shown in Form 3C is ₹65 72 crores. Please explain the reasons for variation in these figures	It is due to formulaic error which has now been corrected 1 5 3 E 1 C 1
	(iii) From the position reported in the Annual Accounts it is observed that both the Pension Fund and gratuity fund balance almost match the actuarial valuation done as on 31 March 2010 except for short fall of ₹4 57 crores in pension fund and ₹1 78 crores in the gratuity fund. In this context please explain as to how the shortfall in the pension fund to bridge the gap is estimated at ₹50 74 crores in 2010-11 ₹60 29 crores in 2011-12 and so on under A-1 SI No.(iii) and short fall in the gratuity fund is estimated to the tune of ₹5 69 crores in 2010-11. Furnish detailed working in this regard	As per actuarial valuation for 2010-11 changes has been made
	(iv) It may be certified that this provision does not include any liability pertaining to the past. Please furnish a copy of the actuarial valuation report as on 31 March 2010 and also for the subsequent years in support of its estimates. Breakup of the actuarial valuation of the pension / gratuity fund in respect of existing employees and pensioners may also be furnished	Confirmed that past liability is not included in the provision
(10)	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income</b> (i) The sundry receipts reported in the Annual Accounts is ₹843 39 lakhs in 2007-08 ₹1621 35 lakhs in 2008-09 and ₹1024 05 lakhs in the year 2009-10. As against that, the sundry receipt considered in the cost statement is ₹75 82 lakhs, ₹963 87 lakhs and ₹130 66 lakhs for the corresponding period. The nature of income reported under sundry receipts may be explained. The difference in the figure considered in the cost statement vis-à-vis Annual Accounts may be reconciled for the years 2005-06 to 2010-11	Out of ₹843 00 lakhs ₹75 82 is exhibited under sundry and balance is exhibited under sale of unserviceable material, adjustment of stores estt & charges to the extent it is admissible for apportionment. The same principle is followed on all the years

	(ii) The basis of estimating the sundry receipts in the years 2011-12 at ₹100 lakhs and increase of ₹5 lakhs for the subsequent two years may be explained	Now B E figures are adopted for 2011-12
	(iii) The FMI in the cost statement shows royalty receipt apart from the royalty income considered in the cargo handling income. The nature of the royalty income shown under the head FMI may please be explained. Also explain whether the provision prescribed in clause 251 of the tariff guidelines on the treatment of royalty receipt is followed in this regard	The existing terminology adopted in the accounts for accounting the receipts in respect license given for HMC operation
	(iv) The basis of estimating royalty income under the FMI at a uniform figure of ₹258 lakhs for each of the years 2011-12 to 2013-14 may be explained and furnish a detailed working in this regard	The estimate is modified
	(v) Explain the nature of income reported in the Annual Accounts under the head FMI as "prior period income" and the treatment given in the cost statement in the past period 2005-06 to 2009-10 and 2010-11	Prior period income is that which relate to previous years which are not to be accounted in the current operating income. This income is not taken into account in the cost statements
	(vi) Furnish breakup of the Finance and Miscellaneous Income shown in the cost statement for the years 2005-06 to 2009-10 and 2010-11 and reconcile it with the items shown in the Annual Accounts. Also, furnish detailed breakup of the FMI estimated for the years 2011-12 to 2013-14	Break-up as indicated under Item VI of Form 3A is explained below. Items included are  i) Sale of unserviceable scrap materials ii) Adj of Stores Esti charges iii) Operational License fee on Equipments iv) Sundry receipts mainly consisting of Misc receipts of minor nature otherwise not classified
(11)	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses</b>	
	(i) The reasons for sudden increase in prior period expense in the year 2009-10 at ₹1427.41 lakhs as against ₹447.45 lakhs reported in the year 2008-09 and ₹198.24 lakhs in the year 2007-08 may please be explained	Complete transactions are available in the Books of Accounts maintained and made available to Statutory Audit for certification. These are the actual figures as exhibited in the Annual Accounts
	(ii) The basis of estimating the prior period expense at ₹100 lakhs for each of the years 2011-12 to 2013-14 may also be explained	This is a nominal provision made. There exists no specific guidelines to estimate this item in the RE/BF of the Port Budget.
	(iii) (a) The basis of estimating the contribution to the Pension fund and gratuity fund at ₹3000 lakhs and ₹800 lakhs per annum for each of the years 2011-12 to 2013-14 may be explained	This is a nominal contribution provided subject to obtaining actuarial valuation
	(b) From the Annual Accounts furnished for the year 2009-10 it is observed that the balance in the Pension fund and Gratuity fund almost matches the fund liabilities as per the actuarial valuation as on 31 March 2010. The actual pension payment of ₹870.92 lakhs in the year 2009-10 is fully met from the interest received from investments and annuity return. In this context the proposal of NMPT to continue to contribute ₹3000 lakhs as done in the past may be justified and it may be confirmed that it does not include any additional contribution to the Pension/ Gratuity Fund	Same as already clarified above

	(c) Please certify that the contribution to pension and gratuity fund does not include any liability pertaining to the past and the estimated pension/ gratuity contribution liability is based on the actuarial valuation	Confirmed
	(d) Note 6 of the format prescribed by the Authority stipulates that pension payments made by the port to the extent it is not drawn from the fund and the contribution made to the pension fund relevant to current year towards pension liabilities of existing employees based on actuarial valuation shall be considered. The port may confirm its compliance	Confirmed
	(iv) Confirm that other one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the cost statement as per clause 252 of the tariff guidelines	Confirmed
	(v) The FME is estimated at the same level of ₹4095 lakhs for the three years 2011-12 to 2013-14. Confirm the port does not expect any escalation in this cost item for all the three years under consideration	This is an estimation hence may be taken accordingly
(12)	The basis of apportionment of the Finance and Management Income, Finance and Miscellaneous Expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be explained. Also confirm, whether it is in line the General Instructions given in Form 4A of the cost formats. If not, the reasons for variations may be explained. Please furnish detailed working of the allocation of these expenditure to the main activities/ sub activities	Finance and Miscellaneous Income is apportioned in the ratio of Income Operating Income earned in the main activities. Finance and Miscellaneous Expenditure is apportioned in the ratio of Operating Expenditure incurred in the main activities
(13)	<u>Capital employed</u> <u>Fixed Assets</u> (i) The additions to gross block as estimated in Form 4-A for the years 2010-11 to 2013-14 are ₹42.50 crores, ₹84.45 crores, ₹60.45 crores, and ₹86.00 crores, respectively. However, the capital expenditure estimated in Revised Estimate for the years 2010-11 and 2011-12 is ₹31.00 crores and ₹36.00 crores in the Plan budget and ₹8.0 crores and ₹10.00 crores in the Non-Plan budget. The difference in the capex projected in the cost statement as against Revised Estimate 2010-11 may be explained. Confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2011-12 to 2013-14 is in line with five year plan envisaged by the Port	(i) Figures have been modified as per the details of expenditure estimates furnished with reference to Annual Plan/Non Plan Budget and as provided in the Five year Plan estimates envisaged by the Port.
	(ii) Since the F Y 2010-11 is already over, the cost statement may be updated with the actual additions to the gross block in the year 2010-11 with corresponding changes, if necessary, in the projections for the subsequent years.	Cost statements have been updated with the actual additions to gross block in the year 2010-11
	(iii) (a) The details of the additions to the gross block furnished in Form 4B does not seem to cover various additions to the gross block estimated by NMPT in Form 4A during	Necessary data is furnished in Form 4-A and Form 4-B

	the years 2011-12 to 2013-14 as required in Form 4B of the format prescnbed The NMPT is requested to furnish full details with reference to investments exceeding ₹5 crores proposed by the NMPT durng the years 2011-12 to 2013-14 with justification for the proposed investments	
	(b) Additional traffic capacity, improvement in productivity in absolute terms and reduction in cost, if any, may be quantified and its effects may also be shown in the cost statements	
	(c) Furnish the status of action initiated, copy of the work awarded and the present status of execution with reference each of the additions proposed to the gross block of assets during the years 2011-12 and 2013-14	This is separately pursued in Plan/ Non Plan proposals as when taken up for execution.
	(iv) (a) The statement on capital employed shows 'nil' investment under the business-related assets category for the years 2010-11 to 2013-14 However, it is found that there are certain schemes on staff quarters, hospitals, etc., being implemented by the Port in the years 2010-11 and 2011-12 as stated in the RE 2010-11 and BE 2011-12 Please clafy under which category these assets are classified	Actual wherever available are indicated for the year 2010-11 Estimation for future years have been taken as Nil as the Port does not expect any schemes to be taken up for business related assets
	(b) Confirm that the classification of capital assets into business assets, business related assets and social obligation assets is done in terms of Clause 2 9 5 2 9 7 and 2 9 8 of the tariff guidelines for the purpose of computation of ROCE	Confirmed
	(v) (a) It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year	Confirmed
	(b) It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed Work-in-progress shall not be taken into account A confirmation in this regard may be furnished	Noted This is the prevailing practice followed in NMPT.
	(c) Confirm that the assets, which are rendered surplus/ disposed off, are excluded from the capital employed for the purpose computing the ROCE	
	(vi) The basis of apportionment of capital employed among the four major activities, viz , cargo-handling, vessel-related, railway and estate, and sub-activities under cargo and vessel related activities may be furnished along with the workings	The calculation of Capital employed among the four major activities are indicated in the Form 4 A Capex which is with reference to relative assets falling within the activities
	(vii) Clause 2 8 3 of the tariff guidelines require Major Port Trusts to utilise the funds available in the escrow account (which is created from the receipt of royalty/ revenue share from private operator) for the purpose of creation/ modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period Clause 2 8 3 of the tariff guidelines require the major ports to utilise the funds available in the escrow account for the purpose of creation/	It may be noted that the escrow account would generate funds from BOT projects from the year 2012-13 onwards  The accumulation in the escrow Account may not be substantial to earmark schemes of infrastructure facilities to be developed within the available left over period of tariff cycle

	modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. The port may list out the Capex if any, proposed to be funded from the balance available in the Escrow account during the current tariff cycle in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.	
	(viii). (a) The ROCE computed in Form 4A is @ 16% for the years 2007-08 and 2008-09 as against 15% ROCE allowed in the last tariff Order. This may be corrected	This has been corrected in the revised cost statement now filed
	(b) The return on capital employed on business related assets will be considered at the risk free rate applicable for the year 2011-12 based on the review of the parameters of the ROCE to be conducted by the Authority as against 6.35% considered by the NMPT	This is taken care of in the calculation.
(14)	<b>Working Capital</b>	
	(i) As per working capital norms prescribed in Clause 2.9.9 of the tariff guidelines, sundry debtors is to be estimated at 2 months estate revenue and 2 months railway terminal charges. The port has considered two months railway income which pertains to income from marshalling yard in the computation of sundry debtor. Clarify whether the revenue receipt from marshalling yard is equivalent to railway terminal charge.	No terminal charges on Rail traffic are collected by NMPT, as movement of Cargo and Railway Rakes within and out of Railway siding (which is called Marshalling Yard) is operated by Rly Admn at the request and cost of the Users. Only per tonne Marshalling Yard charges are collected on the movement of cargo within the Siding area provided and maintained by the Port
	(ii) Two months labour-handling charges considered by the NMPT for estimating sundry debtors do not comply with the norms prescribed in the guidelines	This is as per the prescribed norms in the cost sheet
	(iii) Two months current liability considered by the NMPT in the computation of working capital is also not found to be in line with the norms prescribed in the guidelines	
	(iv) Breakup of the stores consumption into capital spares, customized spares and other stores excluding fuel and customized spares may be furnished for the years 2007-08 to 2010-11 actuals and estimates for the next three years. Estimation of inventory may be computed as per the norms prescribed in the guidelines for each of these categories of stores:	Break-up of Stores as Capital spares, customized spares is not possible till the spares are actually utilized
(15).	(i) The cost statement relating to Registered Cargo Handling Wing (RCHW) appears to have been included in the cargo handling activity itself. The NMPT has already filed a separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. In the said proposal, the NMPT has filed cost statement for RCHW under various options such as without charge, considering the impact of wage revision arrears, without considering the impact of wage revision arrears. Please furnish separate cost statement for RCHW activity under the cargo handling activity and indicate which of cost statement of RCHW proposal is considered for this purpose	NMPT has filed separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. This means that as and when the change in rate is approved, RCHW will start generating revenue as per the decided Rate. However it is to be noted that this revenue is confined to the extent of manually handled traffic handled by the workers when booked through Gangs. All other expenses borne by the Port as incidental Expenses and wages during non-booking days are to be met out of Port General Fund for which the present SOR Revision is being proposed. Hence there arises the need to include the cost of RCHW vis-à-vis income derived in the SOR Revision
	(ii) As already pointed out earlier the annual estimated income from RCHW is considered in the cost statement in Form 2B	The present SOR is updated as per actuals for 2011. Hence the variation between the two rates will have to be separately dealt

	<p>does not match with the income indicated in the cost statement of RCHW activity filed in the separate proposal. Please verify and confirm that actuals/ estimates of RCHW activity considered in the cost statement filed in the general revision proposal tallies with the cost statement filed in the RCHW proposal.</p>	<p>with reference to updated cost of Per tonne levy proposal</p>
	<p>(iii) The income anticipated on account of levy proposed on per tonne basis in the RCHW proposal may be furnished along with detailed working of traffic and the levy proposed alongwith the income from the existing levy for each of the year for the years 2011-12 to 2013-14</p>	<p>The information relates to another proposal submitted to TAMP which is yet to be finalized</p>
(16)	<p>The cost statement filed by the NMPT vide its letter dated 7 March 2011 for the years 2011-12 to 2013-14 (excluding KIOCL) show an average surplus of 5.82% and in absolute terms the surplus estimated at the existing tariff is ₹7381.85 lakhs. As per the cost plus return formula prescribed in the guidelines of 2005 there may be a case to reduce the existing tariff to the extent of ₹7381.85 lakhs. Please furnish the year-wise financial impact of modifications in the tariff and conditionalities proposed by the port and also the revenue impact of the per tonne levy proposed for RCHW. If the financial impact does not result in reduction in the revenue to the extent of surplus reflected in the cost statement for the years 2011-12 to 2013-14, the NMPT may consider proposing further suitable reduction in the existing tariff based on its judgment. The impact of such reduced tariff (to be) proposed may also be indicated alongwith detailed working.</p>	<p>The present position may have to be viewed further with reference to updated Data for 2010-11</p> <p>Revision of General SOR and Fixation to RCHW tonnage levy are two independent proposals. Even though the cost factor of RCHW is taken into account in the present Revision of SOR, the revenue impact of the per tonne levy proposed can be estimated and analysed only when the per tonne rate is finally decided. Hence now it may not be possible to consider suitability of reduction in the existing tariff.</p>
(17)	<p>The fixation of final wharfage rate for Jetty No 10 is pending for the years 2000-01 onwards. The Authority has already advised the NMPT and MRPL (Order No TAMP/62/2004-NMPT dated 20 January 2005) to sit together and finalise the wharfage rate for Jetty No 10 for the years 2000-01 to 2004-05 and submit the proposal. The NMPT has filed the proposal for fixation of wharfage rate for Jetty No 10 for the years 2001 and 2001-02. But for the remaining years the port has not filed any proposal. Despite several reminders in this regard we have not received any concrete proposal so far. The NMPT is advised to immediately file the proposal for the remaining years as well.</p>	<p>This issue is separately pursued in co-ordination with M/s MRPL</p>
C.	<p><b>SCALE OF RATES:</b></p>	
(1).	<p><b>Section 1.2 – General Terms &amp; Conditions</b></p>	
	<p>The proposed provision at vi(a) and (b) relating interest on delayed payments/refunds may be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India as per clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005</p>	<p>This is noted for compliance. However we have proposed a fixed rate of 12% in the proposal. TAMP may alter it</p>
(2)	<p><b>Schedule 2.2. – Pilotage</b></p>	
	<p>(i) The existing pilotage fee is inclusive of required number of tugs / launches of</p>	<p>This is now modified and applicable Tug hire charges are proposed if Tug services are</p>

	<p>adequate capacity for all categories of vessels apart from other services listed in the SOR As against this, the port has stated that the pilotage fee under Sr No (ii) and (iii) i.e. for barges, tugs, launches etc , and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above will exclude provision of tug and the port proposes to levy 50% extra for use of tugs. The port has in the comparative position of the existing vis-à-vis proposed rate explained that the modification proposed is in order to compensate huge cost involved in operation of tug and hence the proposal to levy 50% extra for smaller vessels. In this context the following points may be clarified</p>	<p>availed at the rate prescnbed for tug hire instead of earlier proposed rate of 50% of pilotage fee</p>
	<p>(a) As per clause 6.4 of the tariff guidelines of 2005, pilotage-cum-towage fee must be composite fee and should include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' as per the prevailing practice. The proposal of the port to separately levy the charges for tug at 50% of pilotage fee for a few categories of vessels is not in line with the said provision of the tariff guidelines</p>	<p>This is now modified and applicable Tug hire charges are proposed if Tug services are availed</p>
	<p>(b). Detailed cost analysis may be furnished to show that the basic pilotage fee leviable from these categories of vessels excludes cost of providing tugs. The proposed levy of 50% extra pilotage fee may be justified with cost calculation to show that cost of providing tug services to this category of vessels has increased to the extent of the increase proposed</p>	<p>The cost recoverable by the above provision is meager</p>
	<p>(c) The cost statement for the port as a whole would which captures the increased cost of tug services reported by the port reflects a surplus position. In this context, justify the increase proposed by the NMPT in the pilotage fee as well as shifting charge on smaller category of vessels</p>	<p>This has been rectified</p>
	<p>(ii) Existing Note 3(ii) under schedule 22. allows 50% concession in shifting charge if tugs are not used for shifting. The reasons for proposing to delete the said condition may be explained along with the revenue implications thereof</p>	<p>This has been rectified</p>
	<p>(iii) For shifting of vessels also the port has proposed to levy tug charges separately at 50% of the shifting charge with reference to launches, tugs, barges and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above Since the existing shifting charge already includes tug charge in view of note at 3 (ii), any modification to levy tug charges separately for these category of vessels should be accompanied with suitable reduction in the shifting charge by excluding the tug element included therein so that there is no double recovery</p>	<p>This has been rectified</p>

	(iv) The proposal to levy 50% extra shifting charges for tug services on smaller category of vessels may be justified with reference to increase in the cost for providing the said services. The revenue impact of the proposed modification may also be furnished	This has been rectified
	(v) Note (9) – The existing charge prescribed at ₹76 for coastal vessel and US\$2.84 for foreign going vessel in the event the vessel comes pilot outside the port limits for unavoidable reasons is proposed to be increased to ₹500 and US\$18.52 respectively. The reasons for proposing such steep increase in the existing rate may be explained. Revenue implication of the proposed modification may be indicated for the years 2011-12 to 2013-14	This has been rectified
	(vi) Schedule 2.3 Detention Charges for Vessels The basis of proposing 5% to 8% increase in case of cancellation of a requisition of pilot service and detention of pilot may be explained particularly when the port as a whole reflects a surplus position. The additional revenue on account of the proposed modification may be indicated	The nominal increase is proposed to discourage cancellations coming on a routine way. Additional revenue would be very meager
(3)	<b>Schedule 2.4. – Berth hire Charge</b>	
	(i) <b>Schedule 2.4.2. – Oil Tankers and Other Vessels -</b>	
	(a) Explain the basis of arriving at berth hire for new class of vessel at Sl No (iv) for wooden rowing boats (with or without auxiliary engines) at US\$ 0.24 per vessel/ hour (foreign) and ₹6.50 per vessel/ hour (coastal vessel) may be explained	This is a non-tariff Rate. Nominal Per Hour Rate is provided to ensure proper charge whenever occasions arise. The usage of rowing boats are done for taking soundings of draught etc., of the Port
	(b) Indicate under which category these vessels are classified under the existing Scale of Rates for the purpose of levy of berth hire	This can be classified similar to Fishing vessels/ trawlers
	(c) Revenue implication of the proposed new entry may be indicated for each of the years 2011-12 to 2013-14	As the usage is on rare occasions the revenue implication is negligible
	(ii) Note (vi)- Explain the reasons for proposing increase in the berth hire for lash barge from existing US\$ 12.05 to US\$ 12.50 per barge per hour (foreign) when otherwise status quo is maintained in the other vessel related charges including berth hire.	The escalation is minimal and frequency of levying it is remote as RORO or LASH Barges call at this Port is not certain in the near future
(4)	<b>Chapter – III, Schedule of Wharfage Charges</b>	
	(i) Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines. A brief note may also be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines	Handling of cargo in NMPT is done by the User Agencies themselves with the assistance of labour deployed by NMPT for all Export/Import of Goods. Wharfage is collected as a charge for making use of the wharf. The cost of Labour is not covered in wharfage. A separate proposal for fixation of tonnage levy has been sent where some portion of Handling charge is recovered
	(ii) <b>Schedule 3.1. – Wharfage charge for Break bulk cargo</b>	
	(a) Clause 4.2.2 of the tariff guidelines recommends to phase out ad-valorem wharfage rates over a maximum period of 5 years and to determine the rates on the basis	This will be complied in the next revision since a separate exercise is needed to compute the per ton rate based on the average volume of cargo handled during the last three years

	<p>of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo.</p> <p>During the last tariff revision, port was advised to file a separate proposal for conversion of advalorem rate structure to specific wharfage rate based on weight / unit / volume within a year from the date of implementation of the Order. The port has even after more than four and half years from the date of implementation of the tariff Order not filed any proposal in this regard. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo. The NMPT is again advised the propose wharfage rate for break bulk cargo based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing advalorem rate in line with the advice rendered in the last tariff Order and in compliance with the tariff guidelines.</p>	which has to be compiled manually
	(b). Justify the reasons for proposing increase in the advalorem rate for other non bulk item (at Sr. No.6 of the proposed SOR) from existing 0.40% to 0.50% particularly when the cost statement for cargo handling activity reflects an average surplus of 36.5% for the years 2011-12 to 2013-14	No increase is proposed except deleting item (6) & (7) and the impact of item (7) is absorbed while retaining item (8) which is now renumbered SI No (6)
	(c). The wharfage rate prescribed for SI No.6 and 7 in the existing SOR are proposed to be deleted. The reasons therefor may be explained.	The frequency of these items occurring at this Port is very rare during the last few years and accordingly abolished to bring down the items to the barest minimum
	(iii). Schedule 3.2. – Wharfage charge on Bulk cargo	
	(a). Justify the reasons for proposing increase in the wharfage rate for Edible oil (at sr. No 5 of the proposed SOR ) from existing ₹50 per tonne to ₹60 per tonne particularly when the cost statement for cargo handling activity reflects an average surplus of 36.5% for the years 2011-12 to 2013-14. Also, furnish revenue impact thereof	The increase is now deleted.
	(b) The reasons for deleting the wharfage rate for Styrene Monomer from SI No 4 under the head "Other Chemicals" may be explained.	It is clubbed in 4(b)
	(c). The wharfage rate for structures loaded at MPL jetty prescribed by the Authority in the Comendum dated 11 July 2006 is not found to be included in the proposed SOR. Confirm whether the port proposes to delete this entry from the proposed Scale of Rates	As the MDL jetty has ceased to function and surrendered the leased working yard, the rate is proposed to be deleted
	(d) The port has proposed reduction in the wharfage rate for a few items like granite, zinc concentrate, copper cathode, aluminium and tin, timber and paper. The revenue impact of the reduction proposed in the wharfage rate for these cargo items may be furnished for each of the years 2011-12 to 2013-14. Please furnish the working in this regard	The existing rate is revised downwards due to marketing venture. Since the volume of new additional cargo expected through this Port on reduction cannot be assessed immediately no revenue impact has been worked out

	(e) Basis of arriving at the proposed wharfage rate for new cargo items viz rock sand, slag, and mill scale oil under SI No 8(e), (n), (14)(i) may be explained The anticipated traffic and the income from these cargo items may be indicated Please furnish working in this regard	This is a new item and low valued cargo and on experimental basis few parcels have been exported Hence the rate is proposed The Revenue earned would be negligible considering the volume
	(iv) Explain the reasons for proposing to increase the fee for amendment in import/export application under Note 3 from existing ₹10 to ₹20 in view of surplus in the cargo handling activity	It is a miscellaneous income and does not contribute to cargo handling activity However the increase is only to discourage the amendments which affects the basic data
(5).	<b>4.3. Restowing Charges</b>  Explain the reasons for modifying the title of the schedule from 'Rehandling Charges' to "Re-stowing Charges" in the proposed SOR	It is only a terminology replacement This is to fall in line with terminology followed in other Port Trust
(6).	<b>Chapter – V Demurrage</b>  (I). Note 2 under schedule 5 2 Exports – Justify the reasons for proposing reduction in the number of free period for export cargo from existing twenty one days to fourteen days  (II) The average dwell time of export cargo for the last three years may be furnished.  (III) Additional revenue expected from the proposed reduction in free days may be furnished for the years 2011-12 to 2013-14 along with workings	This is to avoid congestion and optimum use of storage space for various export Cargo  Demurrage in terms of percentage of total Income is negligible hence this requirement need not be insisted since it requires manual compilation
(7)	<b>Schedule 6.3. – Marshalling Yard usage Charges.</b>  (I) The basis of the proposing increase in the charges for marshalling yard from existing ₹8 per tonne to ₹10 per tonne and for use of marshalling yard including private siding from existing ₹10 to ₹15 per tonne may be justified with reference to increase in the cost of providing the said service  (II). The additional revenue likely to be earned from the proposed increase in the marshalling yard charges may be furnished for the years 2011-12 to 2013-14 along with working	Infrastructural for handling through railways have been increased to facilitate the trade for quick evacuation of cargo Hence the hike proposed  Since the movement of Iron Ore fines is still not certain the increase in the volume of cargo more than handled during 2010-11 is not envisaged However Form 2B may be referred
(8).	<b>Schedule – 6.4 and 6.5. - Fees for issue of licence to C&amp;F Agency and Steamer Agency</b>  (i). The port has proposed steep hike in the fees for issue of license to C&F agency and Steamer Agency Explain the basis of the proposed increase and justify the same  (ii) The basis of arriving at the licence fee of ₹5000 for a year for temporary license at SI No 4 which is a new entry may be explained  (iii) The reasons for note proposed at SI No 4 about issue of temporary pass beyond 24 hours and upto 15 days at ₹50 per permit as against existing fee for temporary pass of ₹12 per permit for 24 hours validity may be explained	Hike in the fees for issue of license to C&F Agency and Steamer Agency is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle  Hike in the fees is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle

(9)	<b>Schedule - 6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the port and Schedule - 6.7. Hire charges for cargo handling equipment:</b>	
	(i) Since hire charges are proposed for launches / tugs based on the capacity, it may not be relevant to prescribe the names of these tugs/ launches. The NMPT may, therefore, consider to delete the individual names of equipment in these schedules	This observation is taken note of but the names are maintained for easy reference by the officers within the User Depts
	(ii) Note 5(iii) in the proposed Scale of Rates is found to be incomplete. The NMPT may modify the said note	This is rectified
(10)	<b>Schedule - 6.8. Miscellaneous charges</b>	
	(i) <b>Item No.II - Fees for issue of passes/ licence for entry into the wharf</b>  The reasons for proposing steep increase in the Sl No 1, 3 to 5 and 9 for issue of passes in the range of 20% to 150% may be explained and justified with reference to the overall surplus position of the port	Hike in the fees is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle
	(ii) <b>Item No.III - Fees for the hire of weighing scale</b>  The increase proposed in the hire charges of weighing scale from existing ₹1 00 per tonne to ₹2 00 per tonne may be justified with reference to increase in the cost of services provided	The proposed increase in the rate is of minor nature which may be accepted.
	(iii) <b>Item No.IV - Charges for the use of weigh bridges</b>  The reasons for deleting the existing Sl No (3) relating to charges for weighing wagon in Railway weigh bridge may please be explained	The Rate is proposed for deletion as the facility is not existing at the moment. Necessary Rate fixation would take place whenever the facility is provided
	(iv) <b>Item No.V</b>  The increase proposed in the charges for issue of Entry and Clearance Certificate by 50% may also be justified in view of the overall surplus position of the port	As this is of rare nature revenue expected from this increase is negligible
(11)	The Authority vide Order No TAMP/26/2007-NMPT dated 16 June 2010 has approved ceiling rate for hire of Harbour Mobile Crane commonly applicable at the port for identical facility/ service offered/ to be offered by service providers authorised by the port. The draft proposed Scale of Rates, however, do not incorporate the rates approved by the Authority in the said Order which may please be incorporated alongwith conditionalities	
(12)	Copies of the comments received from various users / users organisations on the subject proposal have already been forwarded to the NMPT for comments. The NMPT is requested to furnish its comments on the points made by various users / representative bodies of users on which comments of NMPT are awaited	The port has stated necessary remarks are furnished separately. However, no comments furnished

11.4 The port has filed revised cost statements updating the estimates for the year 2010-11 with actuals. The estimates for the year 2011-12 is as per BE and it has projected the estimates for the years 2012-13 to 2014-15 based on 2010-11 actuals. The highlights of the revised cost statements is explained below.

(i) The actual traffic handled in the year 2010-11 and estimates for the years 2011-12 to 2014-15 is tabulated below

(In lakh tonnes)

Years	Traffic
2010-11 (actuals)	315 50
2011-12 (estimates)	330 00
2012-13 (estimates)	360 00
2013-14 (estimates)	401 00
2014-15 (estimates)	449 50

(ii). The NMPT has proposed additions to the gross block of assets to the tune of ₹46 crores, ₹60 crores, ₹40 crores and ₹78 crores for the years 2011-12 to 2014-15. The major additions proposed to the gross block of assets is given below

Years	Particulars	₹ In crores
2011-12	(a) Providing heavy duty pavement behind berth nos 5, 6 and 7	9 15
	(b) Strengthening and extension of container yard	5 91
	<b>TOTAL</b>	<b>15.06</b>
2012-13	(a) Construction of POL berth no 13	55 00
	(b) Construction of new warehouse	5 00
2013-14	<b>TOTAL</b>	<b>60.00</b>
	(a) Construction of new berth in western dock area	30 00
	(b) Construction of new warehouse	5 00
	(c) Construction of Trade Promotion Centre at Bangalore	5 00
2014-15	<b>TOTAL</b>	<b>40.00</b>
	(a) Construction of new berth in western dock area	50 00
	(b) Improvement and strengthening of existing berths	8 00
	(c) Improvement to port internal roads	10 00
	(d) Replacement of Tugs/ Floating crafts	5 00
	(e) Improvement to Railway marshalling yard	5 00
	<b>TOTAL</b>	<b>78.00</b>

(iii) It has furnished separate cost statements under cargo handling activity for POL products handled by MRPL (covered by MOU) and iron ore/ iron ore pellets handled by KIOCL for the period from 16 October 2009 onwards (conclusion of MOU with MRPL). The separate cost statement for POL traffic for the entire port has been furnished. A summary of the cost position reflected by the consolidated and activity-wise/ sub-activity-wise cost statements at the existing level of tariff filed by the NMPT is tabulated below.

Sl. No.	Period/Activity	Operating Income (₹ in lakhs)					Net Surplus (+)/Deficit (-) (₹ in lakhs)					Net Surplus (+)/Deficit (-) as a % of operating income				Average Surplus/Deficit %
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
1	Consolidated cost statement including NMPT and KIOCL	34799 73	37124 27	40229 87	43434 11	15567 96	(-)3806 22	3358 73	6024 82	6784 24	10560 57	(-)110 84%	9 61%	14 72%	18 33%	8 14%
2	Cargo handling activity	24233 05	26008 03	26894 51	32294 03	111420 72	6990 61	11402 63	13580 06	15990 85	48880 35	24 73%	43 84%	47 00%	48 26%	41 21%
	(i) Iron ore by KIOCL under MOU	714 05	1015 00	1120 00	1242 00	4091 60	(-)889 36	(-)277 48	(-)180 00	(-)44 96	(-)1178 81	(-)98 55%	(-)27 34%	(-)15 00%	(-)13 55%	(-)35 81%
	(ii) POL (MRPL cargo covered under MOU period) and port cargo	14560 00	18785 00	17828 00	19747 00	67718 00	2135 58	3567 16	4656 96	6304 16	16883 83	14 67%	22 73%	27 56%	31 02%	24 27%
3	Vessel related activity	6631 61	6999 69	7620 03	8435 19	30212 42	(-)10284 20	(-)16784 67	(-)2540 87	(-)7982 80	(-)35582 64	(-)157%	(-)126%	(-)109%	(-)90%	(-)120 50%
4	Railway activity	332 13	349 73	366 17	384 48	1431 51	(-)177 80	(-)134 64	(-)118 16	(-)179 29	(-)209 00	(-)53 56%	(-)38 89%	(-)32 27%	(-)48 83%	(-)22 76%
5	Excess activity	3663 84	3767 41	3842 70	3816 62	18223 33	484 22	1038 69	1309 40	1049 48	3751 70	17 38%	29 16%	29 87%	26 77%	24 55%

12.1. The NMPT has subsequently vide letters dated 5 December 2011 and 8 December 2011 made further submissions/ clarifications with reference to its general revision proposal which are summarised below.

(i). Traffic

- (a) The reduction in coal/coke is due to operation of BOT jetty constructed by M/s UPCL from November 2011 onwards
- (b). Only 49000 MT is so far handled during the current year upto November end. This indicates that the projection proposed (3 10 lakh tonnes) in the Tariff proposal may not materialize. Hence, the cargo related and vessel related income projected thereof will have to be adjusted for the reduction.
- (c). The traffic projection made in the tariff proposal for the next three years (i.e 12 00, 13 00 and 15 00 lakh tonnes) will not materialize and it may be considered as zero since the ban imposed on iron ore export is continuing and there is uncertainty of lifting it in the near future considering the present scenario. Hence, the cargo related and vessel related income projected thereof will have to be treated as nil. The total reduction in revenue (both cargo & vessel) is furnished by NMPT is given below:

Year	Impact of reduction in revenue of iron ore (₹ in lakhs)
2011-12	219 63
2012-13	1018 91
2013-14	1109 98
2014-15	1267 96

(d). BOT Project under PPP - Royalty revenue in this cycle.

Only one BOT project under PPP is commissioned by M/s UPCL during November 2011. The traffic is projected for the years 2011-12 onwards separately. However, the projected traffic of 10 lakh tonnes for 2011-12 may not materialize fully as there is considerable delay in the commencement of commercial operation. It is likely that around 4 00 lakh tonnes may be handled during 2011-12 and the net reduction will be 6 00 lakh tonnes. The net royalty reduction will be ₹114 lakhs.

(e). Status of Jetty No 10 and 11

Jetty No 10 and 11 has separate MOU on identical terms. Based on the loan amount, rate of interest, asset value, depreciation etc the rate for each year is worked out separately. The MOU for Jetty No 10 expired on 15-10-2009 and Jetty No 11 expired on 31-03-2011. After expiry of MOU Port has no obligation with any party over Jetty No 10 and 11 and therefore normal rate as per SOR is applicable.

(f). Detailed calculations in respect of KIOCL for the year 2006-07 onwards are furnished

(ii). Income

(a) RCHW income

The calculations incorporated in Per Tonne rate and SOR is shown. The only change appeared in Per Ton proposal is that additional levy element is not included whereas in SOR it is part of income.

(b) No additional income from RCHW is there at the proposed rate. It is under deficit only. Further reduction will come because of reduction in iron ore fines due to ban and cost shifting in BOT operation.

- (c) It is confirmed that the expenditure of RCHW and Capital employed are all captured in overall cost statement
- (d) This is to confirm that the income from Vessel related charges is estimated at 1UD – ₹45.82 for all years. It is an average rate obtained with reference to the actual for 2010-11
- (e) It is true that a small concession is allowed in Port dues and berth hire at 25% for container vessels and 50% for cruise vessels. Approximately ₹2.00 lakhs each for 2007-08, 2008-09 and ₹10.00 lakh each for 2009-10 and 2010-11 is the amount of concession offered for the container and cruise vessels

(iii) Major Projects completion

- (a) UPCL project expected to commence in the year 2011-12 has commenced its operations in November 2011
- (b) There will be reduction of 6.00 lakh ton for 2011-12 resulting in reduction of ₹114.00 lakh in the royalty income from UCPL. There is no additional expenditure. However, there will be some reduction in the VR income
- (c) Treatment of Royalty. It will be as per TAMP guidelines. Form 9 shows only UPCL royalty and other income because the Containerised Ore handling facility under PPP has not been materialized yet, due to ban on iron ore export

(iv). Expenditure

- (a) Port has considered 6% escalation (3% for increment + 3% for IDA) taking the actual expenditure for 2010-11 as the base which is justifiable. But we retained the BE/RE as approved by Government for 2011-12. However, we have not projected the hike which is likely due to wage revision w.e.f 1-1-2012. For this purpose 15% hike may be considered. In this regard the calculation of wage revision impact based on 2010-11 actual is furnished. The total impact of wage revision estimated by the NMPT for the years 2012-13 to 2014-15 is given below

Year	₹ in lakhs
2012-13	1216.81
2013-14	1289.82
2014-15	1367.21

- (b) Further the port has requested to consider the effect of in-wage revision on the pension and gratuity contribution at 27% and 8.33% respectively

(v). Pension Fund

- (a) Actuarial valuation was done by LIC on actual basis of existing employees for 2009-10 and on ad-hoc basis for 2010-11 for want of data of revised wage implementation in respect of RCHW & NMPT separately. This will be done during 2011-12. It is requested that the shortfall to the extent of ₹5.00 crores of 2010-11 may be considered while finalising the tariff proposal
- (b) Normal contribution per year is taken at ₹3000 lakhs. However the addition amount shown in 2011-12 BE/RE is towards purchase of annuity for employees retired between 2008 to 2011 and also re-purchase of annuity already purchased prior to 2007-08
- (c) Subject to (b) above, the provision made would be sufficient. However, the actuarial valuation is done every year to assess the requirements

## (vi) Depreciation

For the year 2011-12, the port has considered the figure as per the sanctioned budget whereas for all other years the same is worked out based on addition to GB

## (vii) FMI

- (a) License fee may be taken akin to royalty and transferred to escrow a/c by TAMP. However, a small amount of ground rent is also collected from the HMC operators which is included in the general revenue.
- (b) HMC is operated on tender basis for a specified term. The Govt turned down NMPT's request to renew the HMC on tender basis but advised to adopt PPP model. Hence the reduction

## (viii) Capital Employed

## (a) Major investments – brief details

			₹ in crores	Date of completion
2012-13	POL Berth (B No 13) Warehouse	55 00 5 00	2012-13	
2013-14	New berth in Western Dock Arm Warehouse TPC	*30 00 5 00 5 00		*Project not taken up so far
2014-15	New berth in Western Dock Arm Improvements to existing berths Replacement of Floating Crafts Improvements to Roads Railway marshalling yard	*50 00 8 00 5 00 10 00 5 00		

(b) Additional Traffic is considered for projection for the year 2012-13 in respect of new POL Berth (Jetty No 13)

(c) The project of creating a new berth in the Western Dock Arm was planned and accordingly an investment of ₹30 00 crores in 2013-14 and ₹68 00 crores in 2014-15 was exhibited. However, the Government did not approve the investment so far. Hence there is uncertainty of investment. So capacity addition and additional traffic not considered

(d) The life for Berth is considered as 75 years for the investment proposed in western dock arm and accordingly the percentage of depreciation rate may be arrived at if required to be adjusted

(e) With regard to ROCE for the past period in respect of MRPL/KIOCL/NMPT the copy of statements are provided for the years 2009-10 & 2010-11 for verification

## (ix) Other issues

(a) Basis for productivity has been indicated, on an average, taking into account the actual tonnage handled and number of gangs booked in handling that volume of cargo. The data provided in the proposal was based on 2006-07 and 2007-08. The relevant information for the years 2009-10 and 2010-11 is made available

- (b) Impact of Iron ore ban for export may be considered in the income computed on per ton proposal. Similarly, portion of coal shifted from Port handling to BOT operation needs to be adjusted. The total implication is made available.
- (c) Maintenance Dredging in the Port is so far accounted on cargo ratio basis as mutually agreed between MRPL, KIOCL and NMPT. On expiry of MOU, it has to be allocated to KIOCL and NMPT only. The basis of allocation shall be cargo ratio since only deep drafted berths are for KIOCL, Oil cargo and one general cargo berth which take maximum expenditure on dredging.
- (d) Presently all POL products whether import of crude or export of products is handled in the existing berths and one more product berth will be added (Jetty No 13) in 2012-13. MRPL has commenced a project of building SPM exclusively to handle Crude import in view of enhancing their Refinery capacity in two stages viz from 12 to 15 MMTPA in 1<sup>st</sup> stage and then to 18 MMTPA in 2<sup>nd</sup> stage. The 1<sup>st</sup> stage of their project is expected to be completed by 2012-13. This has been highlighted in our letter dated 06-08-2011 (ref para 5) while submitting our revision proposals. It is also highlighted that once MRPL project is commissioned the cargo throughput will reduce in Oil berths and for this purpose, at the instance of MOS, MRPL and NMPT mutually agreed to minimum guaranteed throughput (MGT). However, in NMPT's proposal the oil cargo throughput is considered at optimum level. TAMP may cognize the impact of MGT and afford cushion in the rate since their 1<sup>st</sup> stage completion falls within the cycle of this revision. For the purpose of calculation of sub activity for POL Port has considered the allocation of expenditure on the basis of Wharf length Ratio, GRT ratio and Cargo ratio. Interest on MRPL loan for Jetty No 10 and 11 for the years 2006-07 to 2010-11 is furnished.
- (e) SOR Revision proposals under discussion seek retention of existing rates except upward revision in few minor items. With the changes under discussion NMPT seeks cushion in rates to take care of reduction in the income. Similarly, the deficit in per tone proposal has to be absorbed by the Port from earning elsewhere till it attracts general cargo alternative to Iron Ore Fines. Hence a balanced overall view should be considered in terms of revenue & expenditure vis-à-vis the ROCE.
- (x) The NMPT on our request has furnished the cargo-wise average productivity achieved by RCHW for the years 2009-10 and 2010-11.

**12.2.** To summarise, the following are the main modifications proposed by the NMPT:

- (i) The traffic for Iron Ore has been revised taking into account the current scenario and the ban imposed by the Hon'ble Supreme Court of India.
- (ii) The traffic projection for the BOT project is commissioned by M/s UPCL from November 2011. Hence, the traffic (thermal coal) handled by M/s UPCL has been revised. Accordingly, the royalty projection is also revised.
- (iii) The income projection for per tonne rate of RCHW is also proposed to change consequent to change in traffic of iron ore.
- (iv) Escalation of 6% may be considered as against 3% envisaged earlier.
- (v) 15% increase projected towards salaries and wages consequent to the proposed wage revision w.e.f 11.2012 may be considered.
- (vi) The actuarial valuation has been considered only upto 2010-11 and the shortfall to the extent of ₹5 crores may also be considered for finalising the tariff proposal.

(vi) The MGT as mutually agreed between NMPT and MRPL for their commissioning of SPM during 2012-13 needs to be considered by TAMP for a cushion in the POL rate

12.3 It may be seen that due to the impact of the above proposals, there will be more deficit in the activities warranting revision in rates. Hence, the earlier proposal of port not to affect any change in the tariff except on certain items needs to be reviewed and TAMP is requested to increase the tariff suitably taking into account the proposed changes. Hence, it is requested that the TAMP may kindly consider favourably and take over all view and increase the tariff accordingly including the per tonne rate proposed for the RCHW

13. The NMPT vide letter dated 22 November 2011 has intimated that port has finalized wharfage rates calculations in respect of Jetty No 10 from the year 2002-03 upto 15 October 2009 (i.e. upto expiry of MOU) and in respect of Jetty No 11 from the year 2002-03 onwards upto 2010-11. These final calculations have been sent to MRPL for verification and confirmation and has agreed to file proposal to TAMP after receiving response from MRPL.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://iscfau.nic.in>

15. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

(i) The validity of the Scale of Rates of New Mangalore Port Trust (NMPT) approved by this Authority vide its Order dated 11 May 2006 was till 31 March 2009 which has been extended a couple of times at the request made by the port and the last extension allowed was upto 30 September 2011 subject to the condition of fully adjusting surplus, if any, beyond permissible level in future tariff

Citing that the accounting procedure followed by the port do not capture the cost position of individual sub activities, the port earlier requested not to insist on sub-activity-wise cost statement in their case. When emphasized the need for filing the sub-activity-wise cost statement as per the format prescribed the port has vide its letter dated 6 August 2011 recast its cost statement based on 2010-11 actuals and has also attempted to file separate sub-activity cost statement for the POL activity and iron ore (KIOCL) under the cargo handling activity. The port has subsequently brought out various recent developments having financial implications viz. fall in iron ore traffic handled in the year 2011-12 due to the ban imposed by the Supreme Court and its consequent effect in the estimates of subsequent years, wage revision of class III and class IV officers due from January 2012, etc. It has requested to consider annual escalation in the cost estimates at 6% instead of 3% considered by the port. The port has not captured the financial impact of these items in the cost statements but has furnished the impact separately

The revised proposal filed by the NMPT vide its letter dated 6 August 2011, the subsequent submissions made by the NMPT vide its letters dated 5 December 2011 and 8 December 2011 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

(ii). (a) Clause 2.1. of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff

(b). The existing Scale of Rates of NMPT was approved in May 2006 based on the estimated position for the years 2006-07 to 2008-09. In the last tariff Order, cost position of the port as a whole including Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) activities (which are governed by separate

MOUs for fixation of wharfage rate) as well as the cost position excluding these two activities were examined to determine the tariff of the NMPT

(c) Jetty numbers 10 and 11 are used for cargo of the Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) based on a separate Memorandum of Understanding (MOU) entered between both the parties. This Authority has settled the methodology for computation of wharfage rate as per the MOU, through various orders. The NMPT has reported that MOU in the case of Jetty No 10 ended on 15 October 2009 and in case of Jetty No 11 the MOU came to an end on 31 March 2011.

The NMPT has furnished summary of wharfage calculation for MRPL from the year 2005-06 onwards till 2010 for Jetty No 10 and from 2005-06 onwards till 31 March 2011 for Jetty No 11. The port was advised to confirm whether allocation of expenses between NMPT, MRPL and KIOCL has been done following the methodology prescribed by this Authority for computation of wharfage rate for the MRPL. The port has not given any confirmation in this regard but has stated that it has forwarded the calculation of wharfage rate to the MRPL for verification. A separate proceedings for fixation of wharfage rates for Jetty No 10 and 11 for the period after 2002-03 will be initiated when such proposal is received from the NMPT.

Likewise, wharfage rate for KIOCL are also fixed separately annually with reference to actual expenditure following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel) and mutually agreed proposal from the port and the KIOCL. The wharfage rate for KIOCL has already been fixed till the year 2008-09 based on agreed proposal filed by NMPT. For the subsequent years, proposal from the NMPT is still awaited.

Determination of wharfage rate for the remaining period in the MRPL and for KIOCL cases are separate exercise and can be taken up only when formal proposals are filed by the NMPT. For the purpose of analysis of past actuals, the cost position for the port as a whole is analysed. The approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to analyse the actuals for the years 2006-07 to 2008-09. The analysis for the past period is explained below:

- The income estimates for the years 2006-07 to 2008-09 considered by the NMPT as per the last tariff Order are reduced to the tune of ₹32.62 crores over the three years period with reference to tariff reduction effected in the wharfage rate, RCHW levy and modifications/ changes made in the vessel related and other tariff items.
- The NMPT has stated that it has accorded concession to the extent of 25% in respect of port dues and berth hire for Container Vessels and 50% for Cruise Vessels in respect of Port dues and berth hire. The revenue reported in the Annual Accounts will consider the consequential effect of concession granted to these categories of vessels. For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per the approved tariff can only be considered and, therefore, the reduction in the revenue due to the concessions granted by the NMPT at its discretion is not considered. The port has indicated the impact of concession allowed in the above tariff items is ₹2 lakhs in each of the years 2007-08 and 2008-09 and ₹10 lakhs in each of the years 2009-10 and 2010-11. The financial impact of concession/ incentives is added to the actual revenue reported in the respective years.

- Interest income and interest expense (other than the MRPL loan), provision of loss of interest (in the year 2006-07) under the head Finance and Miscellaneous Income (FMI) and Finance and Miscellaneous Expense (FME) are excluded maintaining the position followed in the last tariff Order. The FME reported in the Annual Accounts includes interest component on loan taken for the MRPL jetty as well as interest on other loan and the port has furnished the requisite break up for the years 2006-07 to 2010-11. As per the MOU entered between NMPT with the MRPL, the interest on loan taken from MRPL is admissible for determination of wharfage rate for the Jetties dedicated to the MRPL. Even during the last tariff revision, the interest on the MRPL loan was considered while analyzing the overall cost position of the port. The same approach is followed while analyzing the actuals.
- In the cost statement filed, the port has reported actual income earned by way of license fee to the tune of ₹163.4 lakhs, ₹222.8 lakhs, ₹260.16 lakhs and ₹343.23 lakhs earned during the years 2007-08 to 2010-11 respectively under the head FMI. This pertains to license fee from the authorised service providers deploying Harbour Mobile Crane in the port. During the processing of the proposal for determining hire charge of HMC to be provided by the service provider, this Authority in Order No TAMP/16/2007-NMPT dated 16 June 2010 has held that the license fee from HMC service provider in their case is akin to royalty in consideration of the licence granted to them to operate in the port and had not admitted that element as a cost in determining the tariff. Clause 283 of the tariff guidelines stipulates atleast 50% of the royalty/ revenue share is to be transferred to the Escrow Account. The port has taken the license fee from the service provider of HMC to the Escrow Account and stated that the ground rent collected is included in the general revenue of the port. Based on the classification furnished by the port, the entire license fee from service provider of HMC reported under the FMI is considered to be transferred to the Escrow Account.
- Pension / gratuity contribution allowed in the last tariff Order was ₹600 lakhs in each of the years 2005-06 to 2008-09. The actual pension/ gratuity contribution is reported at ₹2045.18 lakhs ₹3022.72 lakhs and ₹4253.75 lakhs in the years 2006-07 to 2008-09. The port was requested to explain the reasons for steep increase in the actual contribution to pension/ gratuity vis-a-vis the estimates of the NMPT considered in the last tariff Order. The port has clarified that the correctness and adequacy of the Superannuation Fund and Gratuity Fund has been critically scrutinised by Statutory Audit and suitable action as suggested by Audit has been initiated by the port to ensure that sufficient balance is built up in both the Funds and the contribution made to the two funds is based on actuarial valuation is taken from LIC every year to make good the deficiency. It has also confirmed that no liability pertaining to the past period is included. Based on the classification furnished by the NMPT the actual contribution made to the Pension/ Gratuity Fund reported in the Annual Accounts of the respective years is considered.
- The actuals for the year 2008-09 include provision made towards leave encashment to the tune of ₹1132.28 lakhs. The port has clarified that the introduction for the provision of Leave Encashment Fund came into effect from the 2008-09 as suggested by the Audit and hence this was not taken into consideration in the last tariff revision. Since the provision made towards leave encashment in the year 2010-11 is reportedly for

the past period and it is not considered for the subsequent years or in the estimates for future years 2011-12 to 2014-15, this item is considered. Even while finalizing the general revision of V.O. Chidambaranar Port Trust, similar provision for leave encashment was allowed while analysing the final cost position for the past period.

The NMPT has not calculated working capital based on clause 299 of the tariff guidelines for the years 2006-07 to 2008-09. The current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual Accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL. In short, the net fixed assets as reported in the Annual Accounts are considered as the capital employed.

The designed capacity of the port furnished by NMPT is 435 lakh tonnes in 2007-08 and 442 lakh tonnes per annum for each of the years 2008-09 to 2010-11. The port has not indicated the designed capacity for the year 2006-07 and hence it is considered at 353 lakh tonnes as considered in the last tariff revision. Taking into account the overall traffic handled at NMPT during the said years, the capacity utilization with reference to the total designed capacity of the port works out to above 97.28%, 81.49%, 83.01%, 80.38% and 71.38% in the years 2006-07 to 2010-11 respectively. Since the capacity utilization is more than 60%, the Return on Capital employed i.e. NMPT assets excluding the MRPL and KIOCL assets is calculated @ 15% on the business assets and 6.35% on business related assets as allowed at the level in the last tariff Order for the years 2006-07 to 2008-09. For the years 2009-10 and 2010-11, 16% return on business assets is allowed for both the years and for business related assets 8.40% and 8.14% return is allowed for the said two years.

The return allowable in the case of the MRPL and the KIOCL are governed by separate MOU arrangements for fixation of wharfage rate and hence this position is to be recognized while analyzing the actuals. It is relevant to state here that the calculation of the wharfage rate for MRPL jetties furnished by the NMPT for the years 2006-07 to 2010-11 has not yet been verified by the MRPL. The position reported by the NMPT is, therefore, relied upon and considered while analysing the actuals.

The net fixed assets in the Annual Accounts segregates the next fixed assets for the MRPL (both phase I and Phase II) and for the KIOCL. In the case of KIOCL, fixed return of ₹241.80 lakhs is admissible annually @ 6% on ₹40.80 crores following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel) and agreed by both NMPT and the KIOCL in this regard.

In the case of assets relating to the MRPL, this Authority in the Order No MF/NMPT/56/97-TAMP dated 19 July 2000 in the Order relating to few items of dispute between the NMPT and the MRPL in the method of calculation of wharfage rate for the MRPL jetty had decided that 3% return should be allowed on the MRPL assets and repayment of the MRPL loan should also be considered in the calculation of the wharfage rate. In the same Order this Authority had held that the port is entitled to claim 18% return on the common assets of the port directly or indirectly.

relating to handling of the MRPL cargo. Subsequently, in the Order passed on 9 August 2001 relating to general revision of tariff at NMPT, it was clarified that the installment of loan repayment must be considered in computation of wharfage rate only to the extent it is in excess of the depreciation reckoned in the calculation. Wharfage rate determined for the MRPL Jetty No 10 for the years 1996-97 to 1999-2000 and for the years 2000-01 and 2001-02 is based on the above methodology prescribed by this Authority.

Flowing from the decision of this Authority in the earlier Orders, 3% return on the MRPL assets is considered for the past period 2006-07 to 2010-11. Repayment of loan is captured separately from the overall surplus position and explained subsequently.

It may be relevant to state here that 18% return on the port assets then prescribed in this Authority's Order of 19 July 2000 was based on the 3% mandatory contribution required to be made by the port each towards reserve for renewal, replacement and modernisation of capital assets and reserve for development, repayment of loan and contingency and balance 12% being the cost of debt. This was the approach followed for allowing return prior to 2005 guidelines. The tariff guidelines of 2005 announced by the Ministry of Shipping prescribe return to be allowed on Capital Employed (ROCE), both for Major Port Trusts and Private Terminal Operators, at the same pre-tax rate, fixed in accordance with the Capital Asset Pricing Model (CAPM). As per the 2005 tariff guidelines, 15% return is allowed for the years 2005-06 to 2008-09 and 16% from 2009-10 onwards on business assets. The NMPT seems to have computed 18% return on the capital employed on common assets of the port for MRPL activity as against admissible ROCE as per the tariff guidelines of 2005. On the entire NMPT assets, return @ 15% per annum is allowed for the years 2006-07 to 2008-09 as allowed in the last tariff Order. For the subsequent years 2009-10 onwards, 16% return is allowed as decided by this Authority. As stated earlier, working capital calculated by the NMPT is not in conformity with the tariff guidelines of 2005. In our analysis, the working capital is assessed based on the norms prescribed in the tariff guidelines and its comes negative and hence is considered as nil for NMPT as well as for MRPL. To this extent the computation of ROCE has been corrected.

(iii) A summary of the comparison of the aggregate of the estimates considered in the last tariff Order vis-à-vis the estimates for the years 2006-07 to 2008-09 is tabulated below. The actual position with reference to 2009-10 and 2010-11 is shown separately in the table hereunder.

Particulars	Aggregate for the years 2006-07 to 2008-09 (₹ in lakhs)				Aggregate for the years 2009 and 2010-11 (₹ in lakhs)		
	Estimates as per tariff Order	Actuals	Variation in absolute terms	Variation in %	Actuals for 2009-10	Actuals for 2010- 11	Total for the years 2009-10 and 2010-11
Tariff (per tonnes)	1185.00	1070.50	-114.50	-10.7%	355.28	315.50	670.78
Operating income	71464.74	67227.13	-3237.30	-4.2%	31855.01	30500.67	62355.68
Total Expenditure (including depreciation)	3830.22	52355.13	3514.91	7.2%	22502.05	22766.56	45268.61
Surplus before Return	30434.52	30432.00	(1)152.51	(0.5%)	9352.96	8004.11	17357.07
Capital Employed (Average)	71361.29	52341.68	(-)19019.61	(-26.7%)	57772.95	5139.23	57455.94
Return on Capital Employed	20884.95	13131.98	(-)7748.99	(-37.1%)	6636.22	7722.25	14377.57
Net Surplus after Return	9469.87	17294.01	7844.24	78.3%	2097.61	281.86	2979.55

The estimates of operating income are updated to reflect the reduction in revenue due to reduction of 7% in the last tariff Order in the wharfage, FCL/TL levy, and other charges due to approval in the vessel related and other charges approved in the last tariff revision Order.

It may be relevant to state here that in the last Order the surplus relating to the MRPL and KIOCL was estimated to the tune of ₹8233 76 lakhs which was towards repayment of loan not captured in the overall cost statement and not considered while determining final tariff reduction effected in the SOR of NMPT. The wharfage calculation of the MRPL is a separate exercise and as mentioned earlier, the NMPT has not filed the proposal for determination of wharfage rate for the Jetty Nos 10 and 11 for the period beyond 2002-03. As per the methodology prescribed for calculation of wharfage rate for MRPL, repayment of loan in excess of depreciation is admissible in the case of MRPL loan. Further interest on escrow account is also to be allowed while determining the tariff of the MRPL. Since these adjustments are not captured in the overall cost statement, they are to be considered from the overall surplus determined for the past period.

The port has furnished the details of loan repayment in excess of depreciation and the interest on escrow account in its calculation of wharfage rate for Jetty Nos 10 and 11 for the year 2005-06 onwards till 2010-11, which are relied upon only for the purpose of analysing the past performance, as no separate proposal in this regard is yet received from the port. The effect of above adjustments as per the details furnished by NMPT is ₹1783 0 lakhs, ₹1008 24 lakhs, ₹1553 36 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 and ₹1848 66 lakhs and ₹632 68 lakhs in the year 2010-11.

Apart from the above, this Authority in the last tariff Order had directed short recovery of D A arrears pertaining to RCHW to the tune of ₹142 lakhs to be met from the surplus. Hence while assessing the actual surplus for the past period, the expenditure of ₹1 42 crores towards D A arrears is also to be factored.

After the above adjustments, the aggregate surplus for the years 2006-07 to 2008-09 stands at ₹12807 41 lakhs.

As can be seen from the above table, the variation in the physical performance and operating income/ expense is less than + / - 20%. Though the total actual traffic handled for the years 2006-07 to 2008-09 is 9 7% lower than the estimated level, the actual operating income shows a rise of 4 2% during the said period. The operating expense shows a drop of 6 8%. The variation in FME less FMI is found to be 177% higher than the estimated level mainly because the higher contribution made to Pension fund reportedly based on the actuarial valuation to build the fund to meet the liability. The variation in the estimates vis-à-vis the capital employed and return on capital employed is found to be more than 20%. After considering the loan repayment to the MRPL loan, it is observed that the NMPT has on an average earned return of 16 6% on the capital employed as against 10% average overall return allowed in the last tariff Order (considering the reduced rate of return allowable 3% / 6% on the MRPL and KIOCL assets). As per clause 2 13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Therefore, there is a case to adjust past surplus in the current tariff cycle of NMPT. The above details are given in the following table.

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Average
(i) Actual Surplus before Return earned by NMPT	9216 87	9898 72	11316 41	10144 00
(ii) Repayment of MRPL Loan for jetty 10 and 11 (in excess of depreciation and after considering interest income on escrow account as furnished by NMPT)	1783 00	1008 24	1553 36	1448 20
(iii) Actual Surplus after adjustment of prepayment of MRPL loan as in (ii) above	7433 87	8890 48	9763 05	8695 80
(iv) Actual Capital Employed	51709 95	52112 89	53202 21	52341 86
(v) Actual Return earned on capital employed	14 4%	17 1%	18 4%	16 6%

The actual return achieved by the NMPT during the said two years is 16.6% as against 9.8% allowed in the last Order (considering the reduced return admissible in the case of MRPL and KIOCL assets as per their respective MOUs) and hence there is a case to adjust 50% surplus earned in this period.

(iv) The validity of the existing Scale of Rates of NMPT has been extended beyond 31 March 2009, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to NMPT for the period after 1 April 2009 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. The cost statement for the years 2009-10 and 2010-11 is prepared following the same approach explained in the preceding paragraphs for the period 2006-07 to 2008-09.

As per the cost statement, the NMPT has earned an aggregate additional surplus to the tune of ₹2979.50 lakhs over and above the admissible cost and permissible return, during the years 2009-10 and 2010-11. The NMPT during the processing of this case has stated that the actual contribution made to the Pension Fund during the year 2010-11 is short by ₹5 crores as per the actuarial valuation and hence has requested to consider its effect while revising its tariff. Relying on the position reported by the NMPT, shortfall in the contribution made towards the Pension Fund is allowed from the overall surplus assessed for the years 2009-10 and 2010-11. Repayment of MRPL loan in line with the approach followed in the analysis of the past period 2006-07 to 2008-09 is also considered at ₹2481.30 lakhs as indicated by NMPT. After the above adjustment, there is a deficit of ₹1.80 lakhs which is adjusted from the overall surplus for the past period.

Since the year 2011-12 will draw to a close by the time this Order is implemented, the cost position reflected based on the estimates furnished by the NMPT which is analysed subsequently is also considered as part of the past period adjustment subject to review of actuals during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

To summarise, the total surplus (after permissible return) for the years 2006-07 to 2010-11 actuals and after adjustment of surplus reflected in the cost statement for the year 2011-12 (estimates) that is being considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:

Particulars	Net Surplus/ Deficit	To be set off in future tariff	Amount to be set off	(₹ in lakhs)
Aggregate actual net surplus for the years 2006-07 to 2008-09	12807.41	50%	6403.70	
Aggregate deficit for the years 2009-10 and 2010-11	-1.80	100%	-1.80	
Net surplus for the year 2011-12 (estimates)	502.90	100%	502.90	
Total past period surplus considered for adjustment			6904.80	

It may be relevant to state here that in order to smoothen the fluctuation in tariff and to avoid artificially bringing down the tariff in one cycle, this Authority has decided to adjust past surplus over longer period of five years in some other cases. In the instant case, the adjustable past period surplus of ₹6904.80 lakhs is to be set off over a period of five years beginning from 2012-13 in line with the approach followed in few other cases.

The port is advised to transfer ₹5 crores shortfall to the Pension in the year 2011-12 from the aggregate actuals surplus assessed for the years 2009-10 to 2010-11 as explained earlier.

(v) The tariff guidelines indicate a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal initially filed by the NMPT contained projections for three years viz 2011-12 to 2013-14. Subsequently while updating the estimates of 2010-11 with reference to actuals it has furnished revised estimates for the years 2011-12 to 2012-13 and has also furnished estimates for the year 2014-15. It has to be recognized that year 2011-12 will nearly draw to a close by the time this Order is implemented. Hence as stated earlier the estimates of 2011-12 subject to modification explained in the preceding paragraphs is considered as part of adjustment of past period. The tariff is, therefore, to be determined based on the estimates for the three years 2012-13 to 2014-15.

(vi) The total actual traffic handled at the NMPT during the year 2010-11 is reported to be 315.50 lakh tonnes. As against this, the overall traffic is projected by the NMPT is 330 lakh tonnes, 360 lakh tonnes, 401 lakh tonnes and 449 lakhs tonnes for the years 2011-12 to 2014-15 respectively.

The port has clarified that traffic estimates are generally in line with figures adopted for Plan/ Non-Plan Budget of the Port which is again linked with Five year Plan and Business Plan as directed by the Ministry. It has, however, updated the traffic projections based on the latest position obtained for the iron ore traffic in view of the ban imposed on export of this cargo by the Hon'ble Supreme Court.

The NMPT has stated that the traffic of iron ore (other than KIOCL) projected in the cost statement at 3.1 lakh for the year 2011-12 will not materialize based on the actual position ascertained for the year 2011-12 and has requested to consider it at 0.5 lakh tonnes. The port has stated that iron ore export is banned by the Hon'ble Supreme Court which is likely to continue in the near future. It has, therefore, requested that the iron ore traffic other than KIOCL traffic for the subsequent years estimated at 12.00, 13.00 and 15.00 lakh tonnes earlier may not be considered as this traffic is not likely to come. The position reported by the NMPT is relied upon except considering a nominal traffic of iron ore at 1 lakh tonne per annum for each of the years 2011-12 to 2014-15 based on the actual traffic of 0.49 lakh tonnes reportedly handled by the port in the year 2011-12 till November end 2011.

It is relevant to state here that during the advance stage of processing of this case, the NMPT has stated that the MRPL in view of their project to enhance the refinery capacity proposes to build SPM in the port exclusively to handle Crude import. The port has stated that the first stage of the MRPL SPM project is expected to be completed by 2012-13 and once MRPL project is commissioned, the POL cargo throughput in port oil berths may reduce. Hence, at the instance of Ministry of Shipping, the MRPL and NMPT have mutually agreed to a Minimum Guaranteed Throughput of 7.25 Million tonnes at the port berth and 5.50 Million tonnes at SPM when the refinery capacity of MRPL is increased to 15 MTPA and of 8.30 Million tonnes at the port berth and 7.00 Million tonnes at SPM when the refinery capacity of MRPL is increased to 18 MTPA as against the current refinery capacity of 9 MTPA. The MGT entered by the port is found to be lower than the actual volume of crude and POL handled by the MRPL. The NMPT has confirmed that the oil cargo throughput estimated in the current tariff cycle is at optimum level and not at the MGT level. The traffic of crude and POL projected by the NMPT from the MRPL is in the range of 20.9 million tonnes to 26.14 Million tonnes during the years 2012-13 to 2014-15 which is more than the MGT level agreed by it. The POL traffic projected by the NMPT is considered in this analysis.

The port has projected the volume of POL to increase by 2.8 million tonnes in the year 2012-13 with commissioning of a new Jetty No 13 (POL berth). However, the effect of the new SPMs likely to be operational soon is not considered as stated earlier. Though the Port has not furnished any details of the BOT arrangement, it has confirmed that the BOT operator M/s UPCL has already commissioned the operations from November 2011 and the thermal coal traffic likely to be handled by UPCL will be 4 lakh tonnes in the year 2011-12 as against 10 lakh tonnes estimated by the port earlier.

Apart from the above modification relating to iron ore traffic (other than KIOCL) the traffic projection assumed by the NMPT for the years 2011-12 to 2014-15 is relied upon. The modified traffic considered in the cost statement is 327.90 lakh tonnes, 349 lakh tonnes, 389.00 lakh tonnes and 435.50 lakh tonnes in the years 2011-12 to 2014-15 respectively.

Based on the above position the volume of traffic exclusively to be handled by the port (excluding the BOT operator UPCL) shows a growth of 3.9% in the year 2011-12, 4% in the year 2012-13, 11.5% and 12% in the subsequent two years 2013-14 and 2014-15 despite significant fall estimated in the iron ore traffic. If any financial advantage is found to have accrued to the NMPT due to wrong estimation or due to relying on the presumption of the NMPT with reference to ban on iron ore traffic, adjustment will be made in the tariff at the time of next tariff review.

- (vii) (a) The NMPT has stated that it will receive royalty from the private operator UPCL. Creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share/ royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines from the year 2007-08. As per the clause 2.8.3 of the guidelines for tariff fixation, the revenue share/ royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour if any and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.
- (b) The port has furnished the estimation of royalty receipts from the UPCL. There is a mismatch in the traffic of the BOT operator indicated by the port in the traffic projections (Form 2A) and in the royalty calculation. For the year 2011-12, the revised traffic of the BOT operator indicated by the NMPT at 4 lakh tonnes is considered. For the subsequent years, traffic of the BOT operator is considered at 20 lakh tonnes, 22 lakh tonnes and 22.50 lakh tonnes in the years 2012-13 to 2014-15 respectively. The port has indicated the royalty/ revenue per TEU from UPCL is ₹19 per tonne which is relied upon for estimating the income from royalty. Accordingly the royalty receipt for the years 2011-12 to 2014-15 is estimated at ₹76 lakhs, ₹380 lakhs, ₹418 lakhs and ₹427.50 lakhs respectively.

The NMPT has indicated there is no surplus labour. It has stated that 50% of the royalty will be transferred to the Escrow Account and taken into account for infrastructure development of the port. The port has however not treated the balance 50% as revenue of the port under cargo handling income. In our analysis 50% of the royalty receipt for each of the years is transferred to the escrow account and the balance 50% is treated as income complying the provision in the tariff guidelines.

To our query about revenue share anticipated from the new PPP projects envisaged to be commissioned in this tariff cycle the NMPT has confirmed that no other PPP project is likely to be implemented in current tariff cycle. The position reported by the NMPT is relied upon.

- (c) The guidelines stipulate that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period for creation/ modernisation of port infrastructure. As stated earlier, the license fee received from the service provider of HMC akin to royalty has been transferred to the escrow account from the year 2007-08 onwards. Hence, these receipts are to be transferred to the Escrow Account in the year 2007-08 to the extent of ₹163.4 lakhs is to be utilised within five years period i.e. 2011-12. Likewise the receipts transferred to the Escrow Account in the years 2008-09 to 2010-11 to the tune of ₹222.88 lakhs, ₹260.16 lakhs and ₹343.23 lakhs are considered to be deployed to meet the capex in each of the years 2011-12 to 2013-14.

The port has not shown withdrawal of any funds from the Escrow Account in the current tariff cycle though it has admitted in the statement giving the royalty calculation from UPCL that the funds will be deployed from the Escrow Account for infrastructure development of the port within five years. In the absence of any information about deployment of funds from the Escrow Account furnished by the NMPT for the years 2011-12 to 2014-15 the funds pertaining to the transfers made to the Escrow Account in the years 2007-08 to 2010-11 are considered to partly meet the capital expenditure under the cargo handling activity where major additions are proposed to the gross block of the assets in this tariff cycle.

(d) The year-wise details of the actual inflows and outflows regarding the royalty receipts and investment from the Escrow Account for the years 2007-08 to 2010-11 and estimated position for the years 2011-12 and 2014-15 are tabulated below

Particulars	in lakhs)							
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1 Opening balance in Escrow Account	0	163.40	386.28	646.44	889.67	1314.27	1692.10	1983.55
2 Royalty revenue share Receipts								
(a) Receipts from HMC operator	163.40	222.88	260.16	343.23	450.00	345.00	258.00	258.00
(b) Royalty receipt estimated from UPCL	0	0	0	0	76	380	418	427.50
3. Revenue share transferred to Escrow Account minimum 50% of royalty receipts	163.40	222.88	260.16	343.23	18	190	209	243.75
4 Interest on royalty receipts computed from 2012-13 with reference to opening balance in Escrow Account balance @ 5% per annum #						65.71	84.61	95.18
5 Withdrawal from Escrow Account for creation of infrastructure assets	0.00	3.00	0.00	0	163.40	222.88	260.16	343.23
6 Closing Balance (1+3+4-5)	163.40	386.28	646.44	989.67	1114.27	1692.10	1983.55	2211.25

(# Interest is computed on Escrow Balance from 2012-13 onwards only as the prior period license fee received from HMC akin to royalty is considered to be treated in Escrow Account only in this analysis and has not been actually transferred by the port )

As per the above table, the balance in the Escrow Account at the end of the financial year 2014-15 is estimated to be ₹2211.25 lakhs

(viii) (a) The NMPT has stated that the income computation has been made with reference to estimated traffic and existing Scale of Rates for each item of cargo but it has not provided detailed computation of estimated income with reference to the estimated traffic and the existing rate despite request. Modifications done in the estimation of income is explained hereunder

(b) As stated earlier the iron ore traffic (other than KIOCL) is considered at 1 lakh tonne per annum based on the traffic handled in the year 2011-12. The NMPT has estimated reduction in the cargo vessel and RCHW revenue to the tune of ₹219.63 lakhs ₹1018.91 lakhs ₹1109.98 lakhs and ₹1287.96 lakhs during the years 2011-12 to 2014-15 respectively due to uncertainty prevailing in handling iron ore traffic

As stated earlier, iron ore traffic (other than KIOCL) is however considered at 1 lakh tonne per annum. Hence, the effect of reduction in the income estimated by NMPT is modified to that extent. Further as stated earlier, 50% of the royalty receipt from the UPCL is treated as revenue under the cargo handling income and balance 50% is transferred to the Escrow Account

(c) The existing Scale of Rates of the NMPT prescribes the levy for deployment of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW) as a percentage of wages. The port has filed a separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. The port has not filed separate activity-wise cost statement for the RCHW in the general revision proposal but has confirmed that the overall income and expenditure of the RCHW has been considered as the part of the cargo handling and storage activity. The port has confirmed there is no overlapping of income and cost elements in the two proposals. It is observed that the income from RCHW considered by the NMPT in the general revision proposal is different from the income estimated by the port in the RCHW proposal which is being processed separately.

In the general revision proposal, the port has included income from RCHW which is estimated at the existing levy. In the separate proposal filed by the port, it has proposed to restructure the existing percentage levy system to tonnage basis. The port has furnished detailed working of the income from RCHW at the proposed rate. The income from the RCHW levy estimated by the port at the proposed rate in the separate proposal is modified with reference to the revised iron ore traffic. Further the rate proposed for deployment of labour from RCHW for a few cargo items like iron ore, coal, coke, limestone handled by HMC is proposed to be corrected in that proposal. Thus, the revised income from RCHW from the proposed per tonne rate estimated at ₹2069.94 lakhs in the year 2012-13, ₹2218.61 lakhs in the year 2013-14 and ₹2586.75 lakhs in the year 2014-15 are considered in this analysis. For the year 2011-12 the revised income estimated in the RCHW proposal at the existing levy i.e. ₹2198.38 lakhs is considered as estimated in the RCHW proposal which takes into consideration the effect of reduction in the iron ore traffic and the annual escalation at 6% instead of 3% on the wage and levy income.

Subject to above modification, the total cargo related income is estimated at ₹24368.67 lakhs for the year 2011-12, ₹25850.56 lakhs in the year 2012-13, ₹28649.82 lakhs in the year 2013-14 and ₹32030.31 lakhs in the year 2014-15.

(d). As regards the estimated vessel related income, the modification is done with reference to the reduced revenue from the iron ore vessels reported by NMPT by including revenue from such vessels to the tune of 1 lakh of iron ore to be handled per annum.

It is seen in the revised proposal filed by the NMPT that the vessel related income for the years 2011-12 and 2014-15 is estimated at exchange rate of 1 US\$ = ₹45.82 with reference to the dollar denominated vessel related charges earned from foreign-going vessels. The breakup of the vessel related earnings from foreign going vessel and coastal vessel has been furnished by the NMPT. The vessel related income with reference to foreign going vessel are updated with reference to the average exchange rate obtained for the period April 2011 upto November 2011 is 1 US\$ = ₹46.42, instead of solely relying upon the current high level of exchange rate.

When advised to consider the income anticipated from allotments of land made or to be made by the port to PPP operators on BOT basis in this tariff cycle in the cost statement the port has clarified that the issue of allotment of lands in respect of projects under PPP mode will be only after the current tariff cycle and hence no income from new PPP projects is estimated. The port has estimated income from vessel related charges marshalling yard as well as from lease rentals on account of the BOT operator (UPCL). But, the port has not captured these income from BOT operator in cost statement though these revenue will accrue to the Port. Estimated income on this account furnished by the NMPT has, therefore been factored in the relevant cost statement subject to modifying income

from vessel and marshalling yard for the year 2011-12 estimated by the NMPT for full year of 2011-12 to five months in our analysis as the operator is reported to have commenced the operations only in November 2011.

Subject to the modifications explained above, vessel related income is estimated at ₹6859.85 lakhs for the year 2011-12, ₹7882.05 lakhs in the year 2012-13, ₹8740.84 lakhs in the year 2013-14 and ₹9805.59 lakhs in the year 2014-15.

- (ix). As per clause 2.6.2. of the tariff guidelines manning scale/ datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/ datum accordingly after due process of law. The National Tribunal Award of 2006 has been notified on manning scales for implementation by the port. The port has clarified that the revised manning scales has been implemented in its port from 12 August 2009 and the effect is captured in its proposal for fixation of levy on tonnage basis for deployment of workers from Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHW) which is being processed separately. Regarding the review of datum the port has stated that it would take some more time due to impending problems connected with the existing agreements and other labour issues. It has clarified that the matter is being discussed with the Port Users and is being pursued vigorously. The port has stated that non revision of datum will not have any impact on the per tonne rates proposed for RCHW as incentive is not a part of it. This Authority would like to advise the port to take immediate action to revise the datum as stipulated in clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005.
- (x). Clause 2.7.1 of the Tariff guidelines of March 2005 stipulates that for the purpose of depreciation of assets straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act will be allowed in the case of Port Trusts. On a specific query NMPT has clarified that depreciation is adopted as accounted in the Audited Annual Accounts which is in conformity with the Rules and Regulation fixed by the Government of India. Accordingly, depreciation is calculated on straight line method adopting the life norms fixed by the Government. While the estimates of depreciation furnished by the port are relied upon in this analysis, the NMPT is advised to adhere to the norms prescribed in the tariff guidelines during the next review of its tariff. As the additions to capital asset is modified as explained in the later part of this analysis, the depreciation estimate is modified in line with the changes made in the additions to the gross block.
- (xi). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports/ terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India.

The port has stated that expenditure projection for salary and wages for the first year i.e., 2012-13 is escalated by 6% and at 3% for subsequent years. For other items of expenditure the escalation is by 5% annually.

The analysis of the cost statement filed by the NMPT shows that the total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation) is estimated at ₹21143.30 lakhs for the year 2011-12 as against the actual expenditure of ₹16638.49 lakhs reported in the previous financial year 2010-11. The increase estimated in expenditure for the year 2011-12 which is considered as the base for estimating the expenditure of future years is 27.07% over the actuals reported in the previous year. For the subsequent year 2012-13, the total expenditure show 17.5% reduction over the previous years estimates and for the years 2013-14 and 2014-15 the increase in the total expenditure is found to be 5.47% and 4.13% over the estimates for the respective previous years.

This Authority has decided to allow an escalation factor of 6% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the financial year 2011-12 as communicated to all Major Port Trusts and Private Terminal including NMPT under cover of our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011. Accordingly, the estimates furnished by the NMPT are modified applying the annual escalation of 6% for each of the years 2011-12 to 2014-15 over the actuals/ estimates of the respective previous years.

Subsequent to filing the revised cost statement, the NMPT has made further submissions with reference to its proposal wherein it has stated that the estimates furnished by the port do not consider the impact of wage revision for Class III and IV employees from 1 January 2012. It has requested to consider the impact of wage revision at 15% of the wage cost estimated in 2011-12 and has furnished impact at ₹1216.81 lakhs for the year 2012-13. For the subsequent years, 6% annual escalation is estimated. In a recent proposal filed by the Mumbai Port Trust (MBPT), the impact of the wage revision for Class III and Class IV due from January 2012 is considered at 15%. This is also in line with wage revision impact allowed in the other general revision cases of Major Port Trust with reference to earlier wage revision. The impact of wage revision estimated by the NMPT at 15% of the wage cost estimates of the previous year 2011-2012 is captured in the estimated operating expenditure and management and general overheads for the period 2012-13. For the subsequent years 2013-14 and 2014-15, 6% annual escalation in this cost item is considered as estimated by the NMPT.

- (xii). The Finance and Miscellaneous Income (FMI) excluding the interest income estimated by NMPT is ₹785 lakhs in 2011-12, ₹743 lakhs for the year 2012-13 and ₹508 lakhs in each of the years 2013-14 and 2014-15 as against actual FMI of ₹1692.55 lakhs considered for the year 2010-11. The port has clarified that the estimates of the FMI are as per revised Budget Estimates of the year 2011-12. In view of the clarification furnished by the NMPT the estimates furnished by the NMPT is relied upon and considered. The port has clarified that the FMI during the years 2013-14 and 2014-15 shows a drop as it estimates reduction in the license fee from the HMC once the existing contract of HMC is over. The new contract is proposed to follow the PPP model and it anticipates reduction in this revenue. As explained in the analysis for the past period, the license fee which the port has also admitted is akin to royalty has been treated as transferred to the Escrow account. Subject to the above modification the FMI considered in the cost statement is ₹315 lakhs in the year 2011-12, ₹398 lakhs for the year 2012-13 and ₹250 lakhs in each of the years 2013-14 and 2014-15.
- (xiii). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME), for the year 2011-12 is estimated by NMPT at ₹5895 lakhs as against ₹5662.94 lakhs considered for the previous year 2010-11. For the subsequent three years, the port has estimated FME uniformly at ₹4095 lakhs without considering any annual escalation in this cost item. The estimates furnished by the NMPT is relied upon and considered subject to capturing the effect of the impact of wage revision due for Class III and Class IV officers from 1 January 2012 on the contribution to the Pension Fund at 27% and 8.33% of the wage revision impact as stated by the NMPT.

Based on the above analysis, the modified FME considered by us is ₹4524.90 lakhs, ₹4550.69 lakhs and ₹4578.04 lakhs in the years 2012-13 to 2014-15 respectively.

- (xiv). It has clarified that railway handling including movement of cargo and railway rakes with in and out of railway siding is provided by Railways at the request and cost to the users. The port levies marshaling yard charges approved by this Authority and prescribed in its existing Scale of Rates for the port infrastructural facilities provided thereat which is understood to have been captured in the cost statement relating to railway activity. That being so, the cost position relating to the railway activity (i.e. marshaling yard) is considered while determining the tariff based on overall cost position of the port.

(xv). (a). The NMPT has proposed additions to its gross block of assets to the tune of ₹46 crores in year 2011-12, ₹60 crores in the year 2012-13, ₹40 crores in the year 2013-14 and ₹78 crores in the year 2014-15

(b). Port was requested to indicate the present status of the proposed additions to the gross block of assets in its proposal. The NMPT has clarified that the additions proposed are as per plan/ non-plan expenditure in the Budget Estimates of the year 2011-12. The additions to the gross block proposed during the year 2011-12 are relied upon and recognised as proposed by the NMPT.

(c). Of ₹60 crores additions proposed in the year 2012-13, the major investment of ₹55 crores relates to construction of Jetty No 13 i.e POL Berth. The port has estimated the capacity additions to increase by 7.8 million tonnes in the year 2012-13 on account of the proposed investment and the traffic estimates of POL is also projected to increase by 2.8 million tonnes in the year 2012-13. Since the effect of the proposed investment on Jetty No.13 is captured in both the capacity and the traffic, proposed investment is considered as estimated by the NMPT

(d). With reference to the capital cost additions estimated in the years 2013-14 and 2014-15, the major investment proposed relates to construction of new berth on Western Dock estimated at ₹30 crores and ₹50 crores in the years 2013-14 and 2014-15 respectively. The NMPT has indicated that no action has been initiated on this project as the Government has not approved the proposed investment. Since the Government has not approved the proposed project, the additions proposed to the gross block towards construction of Western Dock in the said two years are not considered in the current tariff cycle. Consequently, calculation of depreciation is also suitably modified. In case, the proposed investment materializes and the berth is commissioned in this cycle, then the NMPT is allowed to come up with a suitable tariff proposal.

(e). As stated earlier, in line with the stipulation in the tariff guidelines, the port is not entitled to claim return on assets considered in our analysis to be funded from Escrow Account. The net fixed assets proposed to be utilised from escrow account is separately shown as exclusion from the capital employed and not considered for allowing return in line with the tariff guidelines.

(f). The position in respect to the Capital Employed estimation considered by us in the cost statement for the purpose of allowing return is given in the following table:

(₹ In lakhs)					
Sr. No.	Particulars	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)
A.	Capital Employed at the end of the year	69186.76	62837.48	61670.14	62280.12
B.	Utilisations from Escrow Account				
(I)	Assets considered to be funded from Escrow Account during the year	163.40	222.88	200.16	343.23
(II)	Cumulative utilisation from Escrow Account	163.40	386.28	646.44	969.67
(III)	Depreciation during the year (3.34%)	6.46	12.90	21.59	33.05
(IV)	Cumulative depreciation	6.46	16.36	39.95	73.01
(V).	Written Down Value of assets funded from Escrow Account (II) - (IV)	167.94	397.82	608.49	918.66
C.	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	69027.62	62488.54	61063.55	61363.45

(g). The working capital estimated by the NMPT are not found to be in line with the norms prescribed under Clause 2.9.9. of the tariff guidelines. The estimates of sundry debtors and cash balance are, therefore, modified in line with the relevant clause in the tariff guidelines. Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the actual current liability reported in the year 2010-11, the working capital of NMPT becomes negative. As a result working capital is considered as Nil. Thus, the modified net fixed assets is considered as the capital employed.

(h) The port has furnished the break up of business assets and business related assets. It is assumed that the port has followed the provision prescribed in clause 2.9.7. and 2.9.8. of the tariff guidelines for classifying the assets as business related assets. The segregation of assets by the NMPT into two categories is relied upon. Consequent to modification in the estimation of capital employed, the classification of assets into two categories also stands modified maintaining the ratio followed by the port.

(xvi) The designed capacity of the port as on 31 March 2011 is assessed by the port at 442 lakh tonnes and maintained at the same level for the year 2011-12. For the years 2012-13 to 2013-14, the designed capacity is assessed at 520 lakh tonnes per annum. The increase estimated in the capacity is in view of additions proposed due to construction of POL berth (Jetty No.13) in the year 2012-13. Based on the traffic projection considered in the analysis and the designed capacity assessed by the port, the capacity utilization of the port is 74.19%, 67.12%, 74.81% and 83.75% for the corresponding period.

The port has computed return on capital employed at 16% on the business assets and 6.35% on the business related assets for the years 2011-12 to 2014-15. However, return of 16% is admissible only on the modified business assets for all the years excluding the KIOCL assets. In respect of KIOCL assets, uniform ROCE of ₹241.80 lakhs is allowed as per the agreed formula prescribed for calculation of wharfage rate for KIOCL. As stated earlier, the loan pertaining to Jetty Nos.10 and 11 is repaid on 15 October 2009 and 31 March 2011. Hence during the current tariff revision, the assets are treated at par with the NMPT assets and are allowed the entitled ROCE of 16% on the business assets in line with the approach followed by the NMPT. The updated risk free rate of return adopted by this Authority for dealing with the tariff cases in the year 2011-12 is 8.2% which is considered for computing return on the modified business related assets for the years 2011-12 to 2014-15.

(xvii). This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. Even clause 2.11.5. of the tariff guidelines permits the surplus of estate activity to be utilised to offset the deficit in other port operations. In the current tariff revision exercise, the estate activity shows a surplus position at the existing tariff levied by the port. The surplus assessed in the estate activity at the revenue estimated by the NMPT at the existing rates is considered while determining the final tariff of the port in the current tariff cycle.

(xviii) As stated earlier, the port was advised to file sub-activity-wise cost statements under cargo handling activity in the prescribed format. The port has filed cost statement for only two items of cargo i.e. iron ore by KIOCL and POL citing that no other cargo individually constitute more than 10% of the total traffic handled by NMPT.

Wharfage calculation of iron ore by KIOCL is governed by a separate methodology and hence the sub-activity wise cost statement filed by the NMPT for KIOCL is not fully relevant in the current exercise. The port has furnished separate cost statement giving tentative wharfage rate calculation as per the agreed methodology applicable in the KIOCL case. In the said statement, the estimates of cost allocates to KIOCL for the years 2011-12 to 2014-15 are arrived applying 6% escalation over the actuals considered over the respective previous

years which is in line with the approach followed by us in this analysis for estimates the cost items. It is seen that the income estimated for the throughput projected for the KIOCL in the calculation furnished by the NMPT is at the level so as to recover the admissible cost and admissible return of 6% in its case as per the agreed formula. There will not be any surplus over and above the admissible cost and return as per its calculation.

As regards the MRPL, the MOU states that once the funds have been repaid, NMPT agrees to charge MRPL the normal wharfage charges and it will be mutually agreed to between the parties and subject to the approval of Government of India. The loan taken for both Jetty no.10 and 11 stands repaid, and hence for the current revision, the wharfage rate for crude and POL handled by MRPL has to be treated at par with the POL cargo handled by the port for determination of the rate. The port has applied the wharfage rate of ₹70 per tonne as per the existing Scale of Rates for estimating the income from POL. It was earlier brought out to the NMPT that the existing wharfage rate of ₹70 per tonne prescribed in its Scale of Rates is not a cost based rate as the volume of POL other than that handled by MRPL was not existing/ insignificant and in this context, a separate cost statement for POL was insisted upon. The NMPT has clarified that cargo handling expenditure are allocated to the POL on the basis of Wharf Length Ratio/ GRT ratio/ Cargo ratio. The cost statement filed by the NMPT show that the port has also allocated maintenance dredging cost to the POL handling activity. Cost of dredging is to be allocated between port dues and berth hire based on the quantity of the silt dredged as per the format prescribed by this Authority. The NMPT has clarified that since deep drafted berths are only for KIOCL, Oil cargo and one general cargo berth which take maximum expenditure on dredging, the dredging cost is allocated to the POL activity.

It is relevant to state here that even when fixing wharfage in case of MRPL cargo by the special arrangement envisaged by the MOU, this Authority decided to consider cargo and vessel related activities together and to take the deficit figure as the wharfage payable by MRPL. In Order No.MF/NMPT/56/97-TAMP dated 19 July 2000 passed by this Authority with reference to determining the wharfage rate for jetty No.10 dedicated to MRPL, it was brought out that the dredging cost incurred by the port is substantial and the extra dredging is done mainly for the MRPL Jetty and hence the MRPL has to bear the cost of dredging. This approach has been followed while determining the wharfage rate for the years 1996-97 to 2001-02. In the Scale of Rates of NMPT, the vessel related charges prescribed are common and not with reference to each categories of vessel. That being so, if after the MOU period the entire dredging cost which is mainly incurred for the POL vessels which forms almost 60% to the traffic is considered under the vessel related activity entirely, it will unduly burden the other categories of vessels which may not be the beneficiary of the deep draft. For similar reasons, in case of the Cochin Port Trust also during their earlier tariff revision case maintenance dredging cost was allowed to be allocated to the POL activity since the maintenance dredging was mainly for Oil Tanker Vessels. In view of the position explained above, the approach adopted by the NMPT of allocating part of the maintenance dredging cost to the POL handling need to be allowed.

Notwithstanding the above position, on examining the cost statement filed by NMPT for the POL activity it is observed that almost 40 to 45% of the overall operating cost of the port seems to have been allocated to the POL handling activity. It is understood that the expenses relating to the RCHW activity captured under cargo handling activity are also allocated to the POL activity. Further, the cost allocated to the POL activity relating to salary, management and general overheads, etc., do not seem to be with reference to the relevant cost of handling and investment relating to the POL handling activity. From the year 2012-13 onwards additional Jetty No.13 (POL berth) is also proposed to be added. The port has not furnished any detailed working of basis of allocation of cost items to the POL activity except a general statement that it has been allocated in the ratio of berth length/ traffic handled/ Jetty length. In the absence of detailed working of allocation of cost item to this activity, it may not be possible to modify the

statement of the port objectively. However, the following modifications are made in the cost statement relating to the POL activity filed by NMPT to remove certain obvious inconsistencies:

- (a). The mismatch in the POL traffic in Form 2A and the POL activity in the year 2011-12 is corrected and considered at 197.45 lakh tonnes instead of 195.50 lakh tonnes considered by NMPT.
- (b). For the year 2011-12, the income from POL activity seems to include the income from LPG cargo whereas traffic is with reference to the POL only. The income estimated is corrected with reference to the corrected POL traffic.
- (c). The salary cost estimated by the port for the years 2011-12 to 2014-15 is not supported with any basis / calculation of allocation of the expense to the POL activity. The wharfage calculation furnished by the port for the MRPL for the past period show that the expense of traffic department (which would cover salary cost) is allocated to the MRPL cargo while determining the wharfage rate. Though, the POL activity need to share the salary cost, in the absence of any detailed working provided by the port reasonability of the allocation of salary cost to the POL cannot be examined. In the current exercise, the salaries cost as estimated by the port is considered. It may, however, be seen in the later part of the analysis that though separate cost statement is drawn for POL activity, in view of gaps observed in the allocation of cost items to the POL activity, a uniform tariff reduction in all the cargo items is effected based on the overall surplus position and not to the extent of the surplus reflected in the POL activity after meeting the deficit in the vessel related activity.
- (d). The modifications done in the estimation of management and general overheads, FMi, FME, capital employed etc., are allocated to the POL handling activity from the cargo handling activity maintaining the ratio of allocation followed by the port.

The cost position reflected by the POL activity subject to the above modifications is brought out in the subsequent paragraph. It is to be noted that the estimates are purely adhoc as detailed working of allocation of cost to this activity is not made available. The NMPT is advised to file the sub-activity wise cost statements under the cargo handling activity relating to the POL on a scientific and rational basis at the time of next tariff review.

- (xix). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements and the cost statement for the POL activity filed by the NMPT for the years 2011-12 to 2013-14 are modified, as explained earlier. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (f). The summarised position of the results disclosed by the financial/cost statements at the existing tariff are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus(+) Deficit(-) (₹ in lakhs)				Net Surplus(+) Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
	2012-13	2013-14	2014-15	Total for 2012-13 to 2014- 15	2012-13	2013-14	2014-15	Total for 2012-13 to 2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	
(i) Port as a whole	38305.14	42055.98	46596.39	126957.51	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.14%	14.93%	20.36%	15.2%
(ii) Cargo handling activity	25850.56	28649.62	32030.31	86530.89	10810.32	13418.38	18423.73	40752.44	42.21%	46.84%	51.28%	47.1%
(a) POL activity	15785.00	17626.00	19747.07	53159.07	3625.67	4835.70	6185.83	14847.26	23.0%	27.4%	31.3%	27.6%
(v) Port & Dock	7882.05	8740.84	9805.58	26428.48	(-)9007.28	(-)8759.28	(-)8411.33	(-)26177.88	(-)114%	(-)100%	(-)86%	(-)99.1%
(vi) Railway	458.06	475.60	493.81	1427.37	(-)8.81	7.21	(-)60.05	(-)61.46	(-)5.27%	(-)1.75%	(-)15.31%	(-)4.3%
(iv) Estate	4114.47	4189.82	4266.67	12570.98	1805.75	1614.01	1535.93	4755.68	39.03%	38.52%	38.0%	37.8%
(v) Port as a whole excluding KIOCL	36738.07	40421.17	44999.78	122048.02	3500.38	6280.54	9488.47	18269.39	8.5%	15.5%	21.1%	15.8%

It is evident from the table above that the port as a whole shows an average surplus of 15.2% for the three years 2012-13 to 2014-15 at the existing Scale of Rates. The cargo handling and estate activities show an aggregate surplus of ₹40752.44 lakhs and ₹4755.68 lakhs respectively for the three years 2012-13 to 2014-15 which cross subsidizes the deficit of ₹26177.89 lakhs in the vessel related activity and marginal deficit of ₹61.46 lakhs in the railway activity (relating to marshaling yard) and leaves an overall surplus of ₹19269.39 lakhs for the years 2012-13 to 2014-15.

Based on the overall cost position and the surplus emerging in the cargo handling activity, the existing rates prescribed for cargo handling activity needs to be reduced.

The port has, however, proposed status quo in most of the tariff items (both cargo and vessel) except for some modifications in the pilotage fee and shifting fee where the port has proposed to levy separate charges for use of tug, 25% to 50% increase is proposed in marshaling yard charges, increase is proposed in the ad valorem wharfage rate for non-bulk item, 25% to 50% increase proposed in the license fees from Steamer Agents and C&F Agents, etc.

Since the Port as a whole is in surplus position there is no case to grant any increase in the tariff proposed by the NMPT. On the contrary, as mentioned earlier, there is a case to reduce the existing tariff of the port under the cargo handling activity.

The port has filed a proposal for fixation of RCHW levy on per tonne basis as against the existing levy linked to wages. The RCHW activity will continue to be in deficit even after introduction of the proposed rate structure. It has to be recognised that making this activity self reliant at one go may have serious implications in tariff. From the position indicated by the NMPT it is clear that the deficit in the RCHW activity is being sought to be cross-subsidised by the cargo handling activity. During the last tariff revision also, the deficit in the RCHW was allowed to be cross-subsidised by the surplus available under the cargo handling activity and the same position is allowed in the current tariff revision also. The port may be advised to make the RCHW activity self-sufficient in a gradual manner.

From the modified statement, it is found that the cargo handling activity as a whole reflects a surplus of 47.1% and the cost statement of POL handling activity shows a surplus of 27.6%. It is relevant to state here that though cargo handling activity reflects a surplus, the vessel related activity is in huge deficit of 99%. Hence, the quantum of reduction in tariff in cargo handling including POL handling activity cannot be decided in isolation without meeting the estimated deficit in the vessel related activity. Significantly, POL vessels constitute the major vessel/ cargo traffic of the port and they enjoy the benefit of cross-subsidisation flowing from cargo handling activity. Since a specific methodology is prescribed to arrive at the wharfage rate for the cargo handled at KIOCL, the quantum of reduction in the existing tariff will exclude revenue from KIOCL. In any case, as mentioned earlier, the position reported for KIOCL does not show any surplus over and above the admissible return. Accordingly, the existing cargo handling charges excluding KIOCL, RCHW, and storage need to be reduced by 26% to offset the surplus of ₹19269.39 lakhs assessed for the three years period.

The port has made a mention that the MRPL is likely to start SPM in the port waters. The port has requested to consider likely reduction in the port POL traffic with MRPL to shifting its major operation to the SPM while determining their tariff. The port has not furnished any details of revenue reduction anticipated due to the commencement of the said SPM operations. As stated earlier, the port has agreed a Minimum Guaranteed Throughput with the MRPL for crude to be handled at the berth and SPM. The port has not proposed any separate rate for SPM operations. The port is advised to file a separate proposal for levy of tariff for SBM operation by MRPL well ahead of commencement of the proposed operation based on cost of such operations. Till a separate rate for SPM is determined, the

wharfage rate prescribed for crude and POL in the Scale of Rates of NMPT will apply to crude oil and POL handled at the SPM. In the event of commencement of SPM operations, if any of the port assets become redundant, the port may file a suitable proposal for review of the existing POL wharfage rate.

- (xx). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed by the port at 12.00%. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 14.75%. Accordingly, the rate of penal Interest is modified to 16.75%.
- (xxi). (a). The existing pilotage fee is inclusive of required number of tugs / launches of adequate capacity for all categories of vessels apart from other services listed in the SOR. As against this, the port has stated that the pilotage fee under Sr. No.(ii) and (iii) i.e. for barges, tugs, launches etc., and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above will exclude provision of tug and the port proposes to levy 50% extra for use of tugs. Similar modification is also proposed by the port in shifting charges for these category of vessel.

It has subsequently proposed to levy the tug charges as prescribed separately for hire of tug instead of its earlier proposal of levying 50% of pilotage fee for tug usage. The port has explained that the modification proposed is in order to compensate huge cost involved in operation of tug for smaller vessels and applicable tug hire charges are proposed to be levied only if tug services are availed. As per clause 6.4. of the tariff guidelines of 2005, pilotage-cum-towage fee must be composite fee and should include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' as per the prevailing practice. The existing pilotage fee includes provisions of required number of tugs. Despite request, the port has not furnished any cost analysis to show that the basic pilotage fee leviable from these categories of vessels excludes cost of providing tugs. The port has proposed modification in the existing condition without corresponding reduction in the base pilotage fee. Moreover, the proposed modification is not found to be in line with clause 6.4. of the tariff guidelines and hence not accepted.

- (b). The existing Note 3(ii) under schedule 2.2. prescribing 50% concession in shifting charge if tugs are not used for shifting is proposed to be deleted. When sought reasons for proposed deletion, it has stated that 'the position has been rectified'. The nature of rectification carried out is not known. In the absence of any logical reasoning provided by the NMPT there does not seem to be any reason to delete the existing condition. The existing provision in this regard is retained.
- (c). The port has proposed 5% and 8% increase in case of cancellation of a requisition of pilot service and detention of pilot though otherwise it has maintained status quo in the other vessel related charges. It has clarified that the nominal increase is proposed to discourage cancellations coming on a routine way and that additional revenue would be very meager. Since increase proposed in the tariff is only with the intention to act as a deterrent from cancellation of requisition of pilot service/ detention of pilot, this Authority allows the increase proposed in this item though no increase is allowed in any other tariff items in view of the overall surplus position.
- (xii). A new berth hire for new category viz. for wooden rowing boats (with or without auxiliary engines) is proposed at US\$ 0.24 per vessel/ hour (foreign) and ₹6.50 per vessel/ hour (coastal vessel). The port has clarified that nominal per hour rate is provided to ensure proper charge whenever occasions arise. The usage of rowing boats are done for taking soundings of draught etc., of the Port. The port has also stated that it can be classified similar to fishing vessels/ trawlers. The

existing berth hire prescribed for fishing trawler is US\$ 0.495 per vessel per hour. The rate proposed for the wooden rowing boat is found to be around half of the rate prescribed for fishing vessel/trawler. Based on the clarification furnished by the port and considering that the traffic of such boat is rare and the revenue implication is negligible as stated by the port, the proposed rate is approved.

Increase proposed in the berth hire for lash barge is not allowed recognising that status quo is maintained in the vessel related charge.

- (xxiii). (a). Clause 4.2.2. of the tariff guidelines recommends to phase out ad-valorem wharfage rates over a maximum period of 5 years and to determine the rates on the basis of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo. During the last tariff revision, port was advised to file a separate proposal for conversion of advalorem rate structure to specific wharfage rate based on weight / unit / volume within a year from the date of implementation of the Order. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo despite reiterating out advice rendered earlier in this regard. The port has stated that it will comply with the guideline provision in the next revision since a separate exercise is to be undertaken to compute the per ton rate. The port during every revision exercise without making any attempt to shift to specific rate based on weight/ volume of cargo is reiterating its request to continue with advalorem structure for a few cargo items. It is, therefore, brought out to the port that the wharfage items allowed to continue on advalorem basis in this tariff revision exercise will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate at the time of the next tariff revision.
- (b) The port has proposed to delete wharfage entry prescribed in the existing SOR under Sl. No.6 and 7 for break bulk cargo citing that the frequency of handling the cargo items is very rare during the last few years. The wharfage rate for structures loaded at MPL jetty is also not included in the proposed SOR as MDL jetty has ceased to function. Based on the clarifications from the port, the proposed deletions from the wharfage schedule are accepted. The port has stated that the existing separate entry for Styrene Monomer under the head "Other Chemicals" is deleted and clubbed with Phosphoric acid under Sl. No.4(b) which has the same wharfage rate. Sl. 4 b in the wharfage schedule for bulk cargo does not mention about Styrene Monomer. In the revised SOR, the cargo Styrene Monomer is included under Sl. 4 b to avoid any ambiguity.
- (c). The port has proposed reduction in the wharfage rate for a few items like granite, zinc concentrate, copper cathode, aluminum and tin, timber and paper. The reason for proposing reduction in wharfage rate for selected cargo items by the port is not known. As stated earlier, based on the overall surplus position, it is decided to effect uniform reduction of 26% in all the cargo handling activity other than storage and RCHW. The port has flexibility to offer concession in the revised rate now prescribed if it so desires.
- (d). The port has proposed wharfage rate for new cargo items viz. rock sand (₹20 per tonne), slag (₹25 per tonne), and mill scale (₹35 per tonne). It has clarified that these are new items and low valued cargo and on experimental basis few parcels have been exported. It may be noted that the existing wharfage rate prescribed for goods than those specified is ₹65 per tonne (after reduction ₹48.10 per tonne) which would apply to these cargo in the absence of any specific rate for these items. Hence based on the clarification furnished by the port that these are low value cargo items and as none of the users have raised any objection on the rates proposed for these items, the proposed rates for new cargo items is approved as proposed by the port. The port has stated that the revenue earned would be negligible considering low volume of these cargo.

In view of surplus in the cargo handling activity, increase proposed the fee for amendment in import/ export application, reduction proposed number of free period for export cargo from existing twenty one days to fourteen days is not approved. It is retained at the existing tariff level.

(e). M/s.Suzlon Energy Limited (SEL) has submitted that there is no specific entry for wind turbine in the wharfage schedule of the major ports which is a new product of export potential in the non-conventional energy sector. Presently, it is classified as machinery or project material or unenumerated cargo for the purpose of levy of wharfage. Accordingly, wharfage is presently being levied on advalorem basis. The SEL has stated that the wharfage rate for export of wind turbines is 0.28% of FOB value at Mumbai Port Trust, 0.20% at Kandla Port Trust and 0.22% at Chennai Port Trust whereas at the NMPT the wharfage rate is 0.40% of the FOB. It has requested that wind turbines may be classified separately in the wharfage schedule and levied on per tonne basis at ₹50 per tonne instead of present levy on advalorem basis. The port has not addressed the point made by the M/s.Suzlon Energy Limited despite our advice to prescribe specific rate based on the unit of weight instead of advalorem rate structure for break bulk items prescribed in its SOR. In the absence of any details of cost involved for handling this cargo item, this Authority on its own cannot prescribe specific unit rate of wharfage. The general tariff reduction ordered will, however, reduce the existing advalorem rate to 0.29% which will provide immediate relief to the user. The port is advised to examine the representation of M/s.Suzlon Energy Limited further and come up with a suitable proposal to modify the wharfage structure.

(xiv). The port has proposed increase in the charges for marshalling yard from existing ₹8 tonne to ₹10 per tonne and for use of marshalling yard including private siding from existing ₹10 to ₹15 per tonne. The proposed increase is due to increase in infrastructure for handling through railways and to facilitate the trade for quick evacuation of cargo. Status quo is maintained in view of overall surplus position of the port. For the same reasons, increase in the hire charges of weighing scale from existing ₹1.00 per tonne to ₹2.00 per tonne is also not approved.

(xv). (a). The port has also proposed steep hike in the fees for issue of license to C&F agency and Steamer Agency. It has also proposed to increase the fee for issue of passes for entry into the wharf, charges for entry and clearance certificate to master/ owner/ agent of the vessel, etc. The port has submitted that the hike in the fees for issue of license to C&F Agency and Steamer Agency, and other fee for entry is proposed so as to filter genuine people to enter from the security angle.

Mangalore Steamer Agent's Association have raised a point that the NMPT do not have jurisdiction to issue license to Steamer Agents and hence question of levy of the fee does not arise. It is relevant to state here that license fee for stevedoring/ other trade license are also prescribed in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust. Based on the clarification furnished by the port that the charges levied for use of port facilities, the existing charges for issue of license is allowed to continue without any modification.

(b). The port has proposed a new entry for issue of temporary license to C&F agency and Steamer Agency for a period less than one year at ₹5000 per year. Despite request, it has not furnished the basis of arriving at the proposed new rate. The existing fee for renewal of license is prescribed at ₹1000 and for new of license it is prescribed at ₹5000 for two calendar years. The proposed rate of ₹5000 for a temporary license less than a year seems to be high in comparison to the existing rates mentioned above prescribed in its SOR. In the absence of any basis furnished by the port to arrive at the proposed rate, the existing rate for renewal of license

is prescribed as fee for temporary license less than a year. This may not have any significant impact on the revenue as it is only a miscellaneous tariff item.

- (xxvi). This Authority vide Order No.TAMP/26/2007-NMPT dated 16 June 2010 has approved ceiling rate for hire of Harbour Mobile Crane commonly applicable at the port for identical facility/ service offered/ to be offered by service providers authorised by the port. The draft proposed Scale of Rates, however, do not incorporate the rates approved by this Authority in the said Order. The performance linked ceiling rate approved in the said Order is incorporated in revised SOR of the NMPT in a separate schedule.
- (xxvii). Chapter VIII of the existing Scale of Rates of the NMPT relates to levy of charges for supply of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW). The port has filed a separate proposal for revision of RCHW rate on per tonne basis which is being dealt with separately. The rates approved in the RCHW case is incorporated in the revised Scale of Rates of the NMPT.
- (xxviii). The validity of the existing Scale of Rates of the NMPT was last extended till 30 September 2011. The financial position for the years 2012-13 to 2014-15 is considered in determining the tariff of the NMPT and the estimates for the year 2011-12 is considered as past period analysis. That being so, the revised tariff approved will be effective from 1 April 2012. The port is allowed to continue to levy the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates approved by this Authority. The tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for three years i.e. 2012-13 to 2014-15 hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2015.

16.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the NMPT which is attached as Annex - II.

16.2. The revised Scale of Rates shall come into effect from 1 April 2012 and shall be in force till 31 March 2015. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16.3. The tariff of the NMPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the NMPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

16.4. In this regard, the NMPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the NMPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* review of the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/11/Exty ]

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Consolidated Income & Cost statement for the port**

- 56 -

S No	Participant	Actuals		Actuals		Estimates limited by NHPT at existing tariff		Estimates modified by TAMP	
		2010-11	2009-10	2010-11	2009-10	2010-11	2009-10	2010-11	2009-10
I	Traffic (in MTs)	342.40	360.18	346.91	355.28	315.80	328.00	401.00	449.50
I	Operating Income								
I	Carriage Handling / Container Handling	17,158.02	18,151.78	18,615.88	21,162.10	20,421.49	24,223.05	26,51	27,242.31
II	Vessels & Tied Trade	0.13e-0	0.273.85	7,254.18	6,464.53	4,251.70	8,52.01	7,628.43	9,155.19
II	F. - way Income	158.27	154.2	462.70	324.9	303.31	342.73	381.49	430.06
IV	EBIT Income	2,273.61	2,262.62	2,866.43	3,066.43	3,23.54	3,707.41	3,942.79	4,041.79
V	Total Operating Income (I+II+IV)	25,669.80	27,116.06	30,170.14	31,088.01	35,000.07	34,199.71	40,326.47	45,444.11
II	Operating cost								
I	Carriage Handling & storage	3,483.17	4,616.96	4,653.82	4,186.41	6,216.06	4,207.20	4,479.50	4,635.00
I	For Rent and Royal Facilities	4,632.49	4,874.76	4,477.70	5,461.53	7,213.19	7,581.76	8,502.44	9,026.56
III	Revenue Activity	30.67	10.7	60.24	29.94	11.41	69.04	81.59	90.31
IV	EBIT Activity	293.65	276.74	208.02	211.31	77.39	77.35	297.08	311.83
V	Total Operating Cost (I+II+III+IV)	9,346.30	6,642.68	9,721.06	11,742.36	14,720.73	12,573.24	13,624.84	13,844.23
III	Depreciation	1,405.74	1,649.87	1,604.92	2,116.97	2,120.66	2,121.07	2,249.29	2,257.31
IV	Administrative & Gen Admin OH	2,717.94	2,547.33	3,578.10	4,858.07	4,860.13	6,415.67	8,726.52	9,422.47
V	Operating Surplus	13,653.83	13,223.24	14,818.86	12,617.83	12,617.83	11,134.44	17,311.80	20,382.77
VI	Finance & Misc Income (FMI)	346.33	342.04	1,711.70	1,825.86	1,825.86	768.90	743.06	604.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses	2,097.67	3,408.65	4,870.82	4,014.80	6,602.94	6,004.90	6,074.90	6,004.90
VII	Total FINE	2,892.38	4,170.64	8,160.44	5,116.67	8,726.72	8,008.30	8,108.00	8,584.00
VIII	FINE Less FMI	3,445.06	3,233.82	3,698.05	4,178.07	4,037.17	6,130.06	3,582.00	3,587.00
IX	Surplus	9,219.07	9,000.12	11,316.41	6,352.08	9,004.11	6,004.48	13,967.80	19,720.27
X	Capital Employed	81,706.86	92,112.85	63,202.31	67,722.68	87,136.23	81,482.62	68,387.31	71,939.49
E. + Assets	Business Assets funded from External Accoun	51.36	0	51,137.59	52,861.97	57,410.64	61,426.50	64,921.77	72,345.3
XI	ROCE	4113.35	4346.83	4615.61	4653.31	7722.28	9,310.68	10,414.17	10,713.45
XII	Capacity Utilization	4157.75	4226.81	4503.40	4628.52	783.39			
XII	ROCE adjusted for capacity utilization	106.07%	10.60%	22.71%	0.00%	0.26%	74.80%	90.23%	77.12%
XII	Business Required Assets @ 15% CAGR	20.60	20.02	21.61	20.00	20.00			
XII	Business Required Assets @ 15% CAGR	10.70%	22.26%	0.47%	0.82%	-10.64%	0.81%	14.72%	10.33%
XV	Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.41	2,997.65	201.88	3,629.22	3,860.73	4,041.82
XVI	Operating Income								
XVI	Average Net Surplus (XII-XIII)	9,043.52	5,540.88	7,751.					

Consolidated Cost position excluding KCCCL which is covered by a separate MDU

S. No.	Particulars	Summary of Consolidated cost position considered by TAMP as per the above statement			Summary of Cost position of KCCCL formed by NMPT			Summary of Cost position excluding KCCCL		
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Trade (in M`₹)	349.90	386.50	422.59	29.00	29.00	35.50	329.50	367.00	409.00
II	Operating Income	38,705.14	42,655.98	45,586.39	1,547.07	1,624.81	1,706.61	36,734.57	40,421.17	44,689.75
III	Total Expenses (i.e. Operating Exd, Depreciation and Maintenance and General Overheads and FAME Excl. FAM)	25,297.01	27,514.55	29,757.99	1,225.77	1,322.01	1,464.81	25,491.74	26,181.64	27,244.17
IV	Surplus / Deficit before Return	11,918.13	14,401.43	17,747.41	241.80	241.80	244.80	11,432	16,229.63	17,553.61
V	Return on Capital Employed	9,780.71	9,581.65	9,637.60	241.80	241.80	241.80	9,546.91	9,344.67	9,386.10
VI	Net Surplus / Deficit (₹) (AII)	2,119.42	4,669.58	6,107.51	(0.00)	(0.00)	(0.00)	2,110.42	4,659.58	9,107.11
VII	Adjustment of Past Period surplus	1,380.98	1,380.98	1,380.98	-	-	-	1,380.98	1,380.98	1,380.98
VIII	Net Surplus / Deficit after Adjustment of Past Period	3,560.34	6,280.54	9,488.47	(0.00)	(0.00)	(0.00)	3,560.34	6,280.54	9,488.47
IX	* Net operating income	8.7%	14.9%	20.4%	15.2%	15.2%	15.2%	8.5%	16.5%	21.1%
								15.8%		

Annex - I (b)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost statement for Cargo handling activity**

₹ In lakhs

S. No.	Particulars	Actuals 2010-11	Estimates furnished by NMPT at existing tariff				Estimates modified by TAMP			
			2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	<b>Operating Income</b>									
i	General Cargo	700.01	1,218.00	1,219.65	1,364.25	1,540.50	1,218.00	1,219.65	1,364.25	1,540.50
ii	Container Income	74.69	212.80	207.06	233.37	251.12	212.80	207.06	233.37	251.12
iii	POL including crude oil & LPG	13,788.56	18,268.00	19,448.00	21,683.20	24,176.80	18,268.00	19,448.00	21,683.20	24,176.80
iv	Other liquid cargo	605.83	687.60	67.00	950.00	1,050.00	12.50	872.00	950.00	1,050.00
v	Iron Ore / Coal	2,661.49	1,422.50	1,832.50	2,015.00	2,305.00	1,349.00	1,447.50	1,595.00	1,815.00
vi	50% royalty receivable from BOT operator UPCL treated as revenue and 50% transferred to Escrow Account in our calculation	-	-	-	-	-	38.00	190.00	209.00	213.75
vi-a	Others (Furnish break-up)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e	F-HW income	2,209.70	2,017.86	2,032.91	2,252.10	2,575.02	2,198.98	2,069.94	2,218.61	2,586.75
b	Misc income	353.18	396.39	749.39	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39
	<b>Total</b>	<b>20,596.46</b>	<b>24,223.95</b>	<b>26,008.53</b>	<b>28,084.31</b>	<b>32,284.63</b>	<b>24,369.67</b>	<b>26,860.66</b>	<b>28,649.82</b>	<b>32,030.31</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
i	Handling and Storage of general cargo	3,034.82	4501.06	3093.55	3247.45	3360.12	3,217.02	3,410.04	3,614.64	3,831.52
ii	Warehousing	151.52	224.74	154.45	162.13	167.76	160.61	170.25	190.46	191.79
iii	Operation and Maintenance of container handling facilities	76.74	113.84	78.22	82.11	84.96	81.34	86.23	91.40	96.48
iv	Administration & General expenses	606.65	999.90	618.37	649.13	671.65	643.05	661.63	722.53	765.88
v	Others (Furnish break-up)	318.58	469.61	322.70	338.75	350.50	335.57	355.71	377.05	399.67
vi	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)	-	-	-	-	-	-	460.32	487.94	517.22
	<b>Total (I to vi)</b>	<b>4,186.41</b>	<b>6,219.96</b>	<b>4,267.28</b>	<b>4,479.58</b>	<b>4,635.00</b>	<b>4,437.59</b>	<b>5,164.17</b>	<b>5,474.02</b>	<b>5,802.47</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>1,115.47</b>	<b>1,378.56</b>	<b>1,316.63</b>	<b>1,307.86</b>	<b>1,363.67</b>	<b>1,376.56</b>	<b>1,316.63</b>	<b>1,267.86</b>	<b>1,217.20</b>
IV	<b>Allocated share of M &amp; GA exps</b>	<b>1,745.57</b>	<b>2,709.47</b>	<b>1,927.64</b>	<b>1,872.12</b>	<b>1,925.25</b>	<b>1,950.31</b>	<b>2,105.80</b>	<b>2,205.53</b>	<b>2,319.93</b>
V	<b>Operating Surplus/ Deficit</b>	<b>13,640.81</b>	<b>13,028.96</b>	<b>18,596.90</b>	<b>21,234.75</b>	<b>24,370.71</b>	<b>18,704.21</b>	<b>17,263.95</b>	<b>19,702.40</b>	<b>22,691.71</b>
(I) (ii) (III) (IV)										
VI	<b>Allocated share of FME</b>	<b>996.26</b>	<b>568.29</b>	<b>431.66</b>	<b>335.69</b>	<b>335.05</b>	<b>234.00</b>	<b>231.22</b>	<b>165.20</b>	<b>164.89</b>
VII	<b>Allocated share of FME</b>	<b>4,068.40</b>	<b>4,562.43</b>	<b>2,907.66</b>	<b>2,907.67</b>	<b>2,907.67</b>	<b>4,662.43</b>	<b>3,212.91</b>	<b>3,231.23</b>	<b>3,250.65</b>
VIII	<b>FME Less FME'</b>	<b>3,072.14</b>	<b>3,994.14</b>	<b>2,476.01</b>	<b>2,571.99</b>	<b>2,572.62</b>	<b>4,328.43</b>	<b>2,961.69</b>	<b>3,046.03</b>	<b>3,085.76</b>
IX	<b>Surplus / deficit</b>	<b>10,475.97</b>	<b>9,932.81</b>	<b>10,120.97</b>	<b>18,892.77</b>	<b>21,798.99</b>	<b>12,376.78</b>	<b>14,292.27</b>	<b>18,638.37</b>	<b>19,605.95</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>23,492.96</b>	<b>24,638.40</b>	<b>29,491.61</b>	<b>31,768.19</b>	<b>36,821.37</b>	<b>23,713.96</b>	<b>28,399.02</b>	<b>27,629.62</b>	<b>27,671.33</b>
	<b>Business Assets</b>						<b>23,711.63</b>	<b>29,395.87</b>	<b>27,627.52</b>	<b>27,669.61</b>
	<b>Business Assets funded from Escrow Account</b>							<b>157.94</b>	<b>367.92</b>	<b>620.49</b>
	<b>Business Assets related to KIOCL</b>							<b>2,627.65</b>	<b>2,582.96</b>	<b>2,538.27</b>
	<b>Business Related Assets</b>							<b>2.32</b>	<b>2.15</b>	<b>2.00</b>
XI	<b>RoCE</b>	<b>3,758.63</b>	<b>3,941.91</b>	<b>4,718.44</b>	<b>5,082.71</b>	<b>5,891.24</b>	<b>3,590.16</b>	<b>4,313.17</b>	<b>4,159.21</b>	<b>4,123.44</b>
	<b>Business Assets 16% * KIOCL (Rs.241.80 lakhs i.e. 6% on Rs.40.33 crores)</b>						<b>3,589.97</b>	<b>4,313.00</b>	<b>4,159.04</b>	<b>4,123.30</b>
	<b>Business Related Assets</b>						<b>0.19</b>	<b>0.18</b>	<b>0.16</b>	<b>0.14</b>
XII	<b>Capacity Utilization</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>				
XIII	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>3,759.63</b>	<b>3,941.41</b>	<b>4,718.44</b>	<b>5,082.71</b>	<b>5,991.24</b>	<b>3,599.16</b>	<b>4,313.17</b>	<b>4,169.21</b>	<b>4,123.44</b>
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) (XIII)</b>	<b>6,717.24</b>	<b>5,990.90</b>	<b>11,402.53</b>	<b>13,580.06</b>	<b>15,906.86</b>	<b>9,785.63</b>	<b>9,969.09</b>	<b>12,477.16</b>	<b>15,482.51</b>
	<b>Past period surplus considered for adjustment</b>								<b>4786.12</b>	
	<b>Past period surplus set off in five years</b>							<b>941.22</b>	<b>941.22</b>	<b>941.22</b>
	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus</b>						<b>8,785.63</b>	<b>10,910.32</b>	<b>13,418.39</b>	<b>16,423.73</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income</b>	<b>32.62%</b>	<b>24.73%</b>	<b>43.84%</b>	<b>47.98%</b>	<b>49.26%</b>	<b>36.05%</b>	<b>42.21%</b>	<b>46.84%</b>	<b>51.20%</b>
XVI	<b>Average net surplus/ deficit as % of operating Income</b>								<b>47.1%</b>	

**NEW MANGALORE PORT TRUST  
Cost statement for POL activity**

© In isthe

Annex - I (d)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost Statement for Vessel Related Activity**

S. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by NMPT at existing tariff		Estimates of NMPT modified by TAMP			
		2010-11		2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15		
I	<b>Operating Income</b>										
i	Port dues	1,261.59	1,342.53	1,423.90	1,594.34	1,358.87	1,440.97	1,613.51	1,421.12		
ii	Berth Hire	1,315.59	1,315.59	1,402.31	1,568.70	1,331.25	1,418.66	1,587.06	1,793.18		
iii	Pilotage & Towage	3,534.41	3,737.60	4,005.16	4,475.98	3,780.99	4,050.48	4,526.68	5,105.69		
iv	Others	146.19	155.29	168.22	187.61	155.29	169.22	187.61	210.80		
	Additional vessel related income from BOT operator UPCL not captured by NMPT and the effect of reduction in vessel related income due to lower volume of iron ore vessel										
	Total	6,267.78	6,661.01	6,999.59	7,826.63	6,859.85	7,882.06	8,740.84	9,805.59		
II	<b>Operating Expenses</b>										
i	Port conservancy	4,594.90	5,832.80	5,089.50	5,300.00	4,870.59	5,162.83	5,472.60	5,800.96		
ii	Berthing & Mooring	2,173.24	1,778.20	1,999.99	2,261.21	2,303.63	2,441.85	2,588.36	2,743.67		
iii	Pilotage & Towage	283.82	293.15	331.23	376.48	300.85	318.90	338.03	358.32		
iv	Administration & General expenses	99.46	99.09	99.83	99.46	105.43	111.75	118.48	125.57		
v	Others	60.74	53.84	60.83	69.26	64.38	68.25	72.34	76.68		
	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)										
	Total	7,212.16	7,856.28	7,581.38	8,106.41	7,644.89	8,329.69	8,829.36	9,359.13		
III	Depreciation	669.37	884.72	682.67	540.47	684.72	682.67	540.47	540.50		
	Depreciation (MGA apportioned)										
IV	Allocated share of Mg & Gi exps	3,807.19	3,415.65	3,247.04	3,387.85	3,187.62	3,741.23	3,991.21	4,256.35		
V	<b>Operating Surplus/ Deficit</b>	(4,630.94)	(6,605.64)	(4,511.60)	(4,208.18)	(4,867.38)	(4,871.44)	(4,620.21)	(4,350.39)		
	(I) - (II) - (III) - (IV)										
VI	Allocated share of FMI	680.39	184.12	303.96	165.58	75.81	162.82	81.48	81.90		
VII	Allocated share of FME	1,624.07	1,302.42	1,160.71	1,160.72	1,302.42	1,282.57	1,289.68	1,297.63		
VIII	FME Less FMI	943.68	1,118.31	856.76	995.14	1,226.61	1,119.75	1,208.40	1,215.72		
IX	Surplus / Deficit (V) + (VII)	(6,574.62)	(6,723.94)	(5,368.26)	(6,203.24)	(6,083.99)	(6,991.19)	(5,828.60)	(5,566.11)		
X	Capital Employed for the activity	22,418.61	22,267.52	21,550.03	20,991.64	21,432.02	20,750.91	20,212.79	19,674.90		
	Business Assets										
	Business Related Assets						222.90	214.26	205.62	197.83	
XI	RoCE Amount	3,563.39	3,540.33	3,426.31	3,337.72	3,411.74	3,303.43	3,218.01	3,132.55		
	Business Assets (excluding escrow funded)						3,393.46	3,285.86	3,201.15	3,116.33	
	Business Related Assets						16.28	17.57	16.86	16.22	
XII	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%			100%	100%	200%	
XIII	ReCE adjusted for Capacity utilization	3,563.39	3,540.33	3,426.31	3,337.72	3,411.74	3,303.43	3,218.01	3,132.55		
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(9,138.01)	(10,264.28)	(8,794.57)	(8,540.97)	(9,495.73)	(9,294.62)	(9,046.61)	(8,598.66)		
	Past period surplus considered for adjustment								1437.36		
	Past period surplus set off in five years							287.47	287.47	287.47	
	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus						(9,495.73)	(9,007.15)	(8,759.14)	(8,411.19)	
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-146%	-157%	126%	109%	-138%	-114%	100%	-86%		
XVI	Average net surplus/ deficit as % of operating income								-99.1%		

Annex - I (e)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost statement for Railway activity**

₹ In lakhs

S. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by NMPT at existing tariff					Estimates of NMPT modified by TAMP			
			2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	<b>Operating Income</b>										
	Terminal charges (Marshalling Yard)	316.31	332.13	348.73	366.17	384.48	368.57	458.06	475.50	493.81	
	Total	316.31	332.13	348.73	366.17	384.48	368.57	458.06	475.50	493.81	
II	<b>Direct Operating Expenses</b>										
i	Salaries & Wages	24.27	25.48	26.76	28.10	29.50	25.73	-	28.91	30.64	
ii	General Expenses	49.14	64.56	50.06	54.49	50.81	52.09	-	58.53	62.04	
	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)										
	Total	73.41	90.04	78.82	62.59	80.31	77.81	82.48	87.43	92.68	
III	Depreciation	36.91	39.48	38.66	38.67	46.99	39.48	38.66	38.67	46.99	
	Depreciation (MGA apportioned)										
IV	Allocated share of M & Gl. exps	30.60	39.13	32.90	34.52	33.36	32.44	37.91	40.66	40.18	
V	<b>Operating Surplus/ Deficit</b>	175.39	163.47	200.35	210.40	223.82	218.84	299.81	308.73	313.86	
	(I) - (II) - (III) - (IV)										
VI	Allocated share of FMI	3.40	1.71	1.56	1.43	1.34	0.70	0.84	0.70	0.66	
VII	Allocated share of FME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
VIII	FME Less FMI	(3.40)	(1.71)	(1.56)	(1.43)	(1.34)	(0.70)	(0.84)	(0.70)	(0.65)	
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	176.78	165.18	201.91	211.83	225.15	219.54	299.84	309.44	314.62	
X	Capital Employed for the activity	2,056.20	2,144.26	2,102.80	2,062.43	2,527.74	2,003.81	2,024.83	1,985.92	4,192.71	
	Business Assets						2,003.81	2,024.83	1,985.92	2,438.73	
	Business Related Assets						-	-	-	-	
XI	ROCE	328.99	343.08	336.45	329.99	404.44	330.21	323.97	317.75	390.20	
	Business Assets						330.21	323.97	317.75	390.20	
	Business Related Assets						-	-	-	-	
XII	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%	100%					
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	328.99	343.08	336.45	329.99	404.44	330.21	323.97	317.75	390.20	
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-150.21	-177.90	-134.54	-118.16	-179.29	(110.67)	(24.13)	(8.31)	(75.58)	
	Past period surplus considered for adjustment									77.63	
	Past period surplus set off in five years								15.53	15.53	15.53
	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus						(110.67)	(8.60)	7.22	(60.05)	
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income</b>	-47.49%	-53.56%	-38.58%	-32.27%	46.63%	30.03%	-5.27%	-1.75%	-15.31%	
XVI	Average net surplus/ deficit as % of operating Income									-4.3%	

Annex - I (f)

**NEW MANGALORE PORT TRUST  
Cost statement for Estate activity**

**NEW MANGALORE PORT TRUST****SCALE OF RATES****CHAPTER - I****Definitions and General Terms and Conditions****1.1 Definitions – General**

in this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign - going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying Rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the Port Limits shall be reckoned with as the day for such conversion.
  - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Market Buying Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port premises in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (iii). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (iv).
  - (a). A foreign going vessel of India flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rate shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rate shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge Ports.

- (e). For dedicated Indian Coastal vessels having a Coastal Licence from Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (v). (a). The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to India Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi). Interest on delayed payments/refunds:
  - (a). The User shall pay interest at the rate of 16.75% per annum, on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
  - (b). Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 16.75% per annum on delayed refunds.
  - (c). The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the User whichever is later.
  - (d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vii). No refund shall be made unless the amount refundable is ₹100/- or less. Likewise, NMPT will not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Port is ₹100/- or less.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupees in each category.
- (ix). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The NMPT may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the Users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(c). The Ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(x). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NMPT.

## CHAPTER - II

### VESSEL RELATED CHARGES

#### 2.1 . PORT DUES

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal vessels (In ₹)	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (In ₹)
Ships/Steamers	0.143	2.32	Each entry	Each entry
Tugs Launches Barges, etc. not included above	0.040	1.07	Each entry	Each entry

#### Notes:

1. "Ship" means a vessel propelled solely by wind power and "Steamer" means any vessel other than a ship. In respect of sailing vessels fitted with auxiliary engines charges shall be levied at the rate applicable to ships.
2. A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
3. A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
4. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.
5. No Port dues shall be levied in respect of:
  - (i). any pleasure yacht, or,
  - (ii). any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather = or in consequence of having sustained any damage.
6. For oil tankers with segregated ballast the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

## 2.2 . PILOTAGE

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(i). For Pilotage both inward and outward		
(a). Upto 30,000 GRT	0.320 subject to a minimum of US\$ 960	8.55 subject to minimum of ₹25,661.00
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 9600 + US \$ 0.256 per GRT over 30,000 GRT	₹2,56,608 + ₹6.84 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 17280 + 0.224 per GRT over 60,000 GRT	₹4,61,894 + ₹5.99 per GRT over 60,000 GRT
Rate per vessel		
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 71.34 per vessel	₹1907.00 per vessel
(b). 200 GRT and above	US \$ 107.00 per vessel	₹2860.00 per vessel

**Notes:**

1. Pilotage-cum-towage fee will be composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of Port's Pilot for to and fro pilotage and towage with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' and supply of mooring boats.
2. No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for Port convenience.
  - (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
    - (a). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/unberthed for undertaking dredging work/ hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting/pilotage is necessitated, such shifting/pilotage shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/ pilotage made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"
    - (b). For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of/benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and re-positioning of the vessel shifted.
3. (i). Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as prescribed below:

**Shifting charges:**

Classification of vessels	Rate per GRT	
	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
(i). (a). Upto 30,000 GRT	0.08 subject to a minimum of US \$ 240	2.14 subject to a minimum of ₹6415.20
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 2400 + US \$ 0.064 per GRT over 30,000 GRT	₹64152 + ₹1.71 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 4320 + 0.056 per GRT over 60,000 GRT	₹115474 + ₹1.50 per GRT over 60,000 GRT

Rate per vessel		
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 17.84 per vessel	₹477.00 per vessel
(b). 200 GRT and above	US \$ 26.75 per vessel	₹715.00 per vessel

(ii). When tugs are not used for shifting, 50% concession shall be given on shifting charges.

4. The shifting charges prescribed above are for the movement of vessels within the dock basin movement from/to anchorage outside the dock basin qualifies for a second set of pilotage fee.

5. If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e. one for inward and other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.

6. Where a movement of a vessel is aborted or had to be changed due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc. for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operation involved till she occupies allotted berth.

7. For piloting a vessel on COLD MOVE as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation, a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges prescribed above.

8. During the course of hot movements, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding five minutes, it shall not be considered as cold move.

9. In the event of the vessel carrying a Pilot outside the Port limits for unavoidable reasons, the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of ₹76.00 for coastal vessels or US\$ 2.84 for foreign going vessel per hour shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back to duty at the Port.

### 2.3 . Detention charges of the vessels:

SI. No.	Description	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (In ₹)
(i).	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours	75.00	2005.00
(ii).	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time or which the requisition was made		
	(a). For 1st hour or part thereof	37.50	1002.00
	(b). For every subsequent hour or part thereof.	31.25	835.00

#### Note:

In case where a Pilot boards a Steamer but has to return on being informed that his services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

**2.4 . Berth Hire charges:**

**2.4.1. Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are not installed**

<b>Classification of the Vessel</b>	<b>Rate per hour or part thereof per GRT</b>	
	<b>Foreign going vessel (in US \$/cents)</b>	<b>Coastal Vessel (in ₹)</b>
<b>Vessel other than oil tanker</b>		
All vessels irrespective of GRT	0.17 cents subject to a minimum of US \$ 6	0.045 subject to a minimum of ₹160.40

**2.4.2. Oil Tankers and Other vessels**

<b>Classification of the Vessel</b>	<b>Rate per hour or part thereof per GRT</b>	
	<b>Foreign going vessel (in US \$/cents)</b>	<b>Coastal Vessel (in ₹)</b>
(i). Tankers / Oil tankers	0.25 cents subject to a minimum of US \$ 4.95	0.067 subject to a minimum of ₹132.30
(ii). Sailing vessels, Barges, Tugs (Vessels other than steamer and Tankers)	US \$ 3.096 Per vessel / hour	82.75 Per vessel/hour
(iii). Fishing vessels/ trawlers	US \$ 0.495 Per vessel / hour	13.25 Per vessel / hour
(iv). Wooden rowing boat with or without auxiliary engines	US \$ 0.24 Per vessel / hour	6.50 Per vessel / hour
(v). Double banking	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above.	

**(vi). Mother Ships:**

- (a). If the mother ships are berthed alongside a Wharf, all the charges as applicable to other Merchant vessels shall be recoverable.
- (b). If anchored at outer anchorage, there will be no pilotage fees, berth hire, mooring charges and tug hire charges
- (c). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel related charges excluding berth hire shall be recovered.

**(vii). Lash Barges:**

- (a). The berth hire charges shall be levied at the rate of ₹12.05 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US \$ 0.45 per barge per hour or part thereof for foreign going during the process of loading and unloading of cargo.
- (b). When the barges wait at the safe fleeting area, they shall be charged at ₹4.00 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US \$ 0.15 per barge per hour or part thereof for a foreign going vessel.
- (c). The charges for towing of barge shall be according to the rate prescribed for tugs or launches, as the case may be.

**Notes:**

1. Berth hire shall be levied per hour from the time of completion of mooring of a vessel in a berth or when its anchoring is completed, which ever is later.

2. (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e. 24 hours) shall be levied for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

(ii). The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

3. A vessel which owing to an impending cyclone, elects to say in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.

4. The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is (are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.

5. Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 8 hours advance intimation or notice in writing to the agents / owner of the vessels concerned:

(i).	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges
(ii).	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges
(iii).	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges
(iv).	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rates of berth hire charges and so on

6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Port equipments or power failure or any other reasons attributable to the Port.

#### 7. Priority Berthing or Ousting priority

(i). For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(ii). For providing ousting priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(iii). The fee for according 'priority' /ousting as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:

- (a). Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence
- (b). Defence vessels coming on goodwill visits
- (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by the Department of Ocean Development
- (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping

### 8. Berth Reservation

- (i). A Shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.
- (ii). A berth reservation equal to berth hire charges for single day (24 hours) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.
- (iii). If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.
- (iv). Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

### CHAPTER - III

#### SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as Wharfage dues) on goods landed at or shipped from the Port of New Mangalore shall be as specified below:-

##### 3.1 . Break-Bulk Cargo:

Sl. No.	Description of Cargo <b>Break Bulk Cargo</b>	Advalorem Rate	
		Foreign Rate	Coastal Rate
1.	Spices (cardamom, ginger, turmeric coriander seed, pepper, chillies etc.	0.015%	0.009%
2.	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	0.059%	0.036%
3.	Yarn, cotton and wool raw, waste or manufactured staple fibre	0.059%	0.036%
4.	Arecanuts, beedi leaves and beedies, coffee instant coffee essence or powder mangnasite illuminates monazite bauxite rutile sand sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/ Coffee husk, tobacco	0.074%	0.044%
5.	Asphalt, Bitumen	0.237%	0.142%
6.	Any other non-bulk items	0.296%	0.178%

##### Note:

Advalorem rates shall be based on FOB value for exports CIF value for imports and the value as given in coastal bill of lading for coastal cargo.

##### 3.2 . Bulk Cargo:

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	<b>(a). Finished Fertilizers</b>			
	MOP, Urea, DAP, NPK, CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizer	MT	25.90	15.54
	<b>(b). Fertilizer Raw Materials</b>			
	Sulphate/ Rock phosphate	MT	29.60	17.76
2.	<b>Food Grains and Food Products</b>			
	(a). Rice, Wheat, Maize, Pulses (bags/bulk)	MT	29.60	17.76
	(b). Sugar, Sugarcandy or Cube	MT	29.60	17.76

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
<b>3.</b>	<b>P.O.L.</b>			
	(a). Motor spirit	MT	51.80	51.80
	(b). Superior Kerosene Oil	MT	51.80	51.80
	(c) Diesel Oil	MT	51.80	51.80
	(d) Crude Oil	MT	51.80	51.80
	(e) Naphtha	MT	51.80	51.80
	(f) Furnace Oil	MT	51.80	51.80
	(g) Grease	MT	48.10	48.10
	(h) Asphalt/ coaltar/ bitumen	MT	48.10	48.10
	(i) Others	MT	51.80	51.80
<b>4.</b>	<b>Other Chemicals</b>			
	(a). Ammonia Liquid or Gas	MT	51.80	31.08
	(b). Phosphoric Acid and Styrene Monomer	MT	44.40	26.64
	(c). Sulphuric Acid	MT	44.40	26.64
	(d). Orthoxylene	MT	44.40	26.64
	(e). Ethylene Dichloride (E.D.C.)	MT	44.40	26.64
	(f). Cyclohexanone	MT	44.40	26.64
	(g). Cumene	MT	44.40	26.64
	(h). Methanol	MT	44.40	26.64
	(i). Phenol	MT	44.40	26.64
	(j). Caustic Soda Dye	MT	44.40	26.64
	(k). Acids/ Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	MT	44.40	26.64
<b>5.</b>	<b>Edible Oil &amp; Other Liquids</b>			
	(a). Palm oil, vegetable oil etc.	MT	37.00	22.20
	(b). Oil seeds	MT	37.00	22.20
	(c). Molasses	MT	37.00	22.20
<b>6.</b>	<b>Iron &amp; Steel Materials</b>			
	(a). Iron and Steel Plates, Pipes, tubes, steel wire coils (irrespective of the weight of individual piece)	MT	37.00	22.20
	(b). Iron and steel scraps and drops	MT	29.60	17.76
	(c). Pig iron/ Sponge iron	MT	37.00	22.20
	(d). Plant and Machinery	MT	96.20	57.72
<b>7.</b>	<b>Granite in any form</b>	MT	33.30	19.98
<b>8.</b>	<b>Ores/ Metals</b>			
	(a). Manganese ore	MT	22.20	13.32
	(b). Perlite ore	MT	22.20	13.32
	(c). Chromate ore	MT	22.20	13.32
	(d). Bentonite & ball clay sand/ clay of any Class	MT	14.80	8.88
	(e). Rock sand	MT	20.00	12.00
	(f). Zinc concentrate	MT	77.70	46.62
	(g). Copper concentrate	MT	29.60	17.76
	(h). Copper cathode	MT	92.50	55.50
	(i). Copper wire, rods, cables, bars blocks	MT	74.00	44.40
	(j). Limestone	MT	25.90	15.54
	(k). Aluminium and Tin	MT	81.40	48.84
	(l). Iron ore other than KIOCL	MT	25.90	25.90
	(m). Any other ore in bulk	MT	25.90	15.54
	(n). Slag	MT	25.00	15.00
<b>9.</b>	<b>Gas</b>			
	LPG/LNG or any gas in any other form	MT	133.20	79.92
<b>10.</b>	<b>Timber &amp; Allied Products</b>			
	(a). Timber of all kinds of logs including plywood	CBM	37.00	22.20
	(b). Wood pulp and wood chips	MT	29.60	17.76
	(c). Papers of all kinds including waste papers	MT	37.00	22.20

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
11.	<b>Coal and Coke in bulk</b>			
	(a) Thermal Coal	MT	18.50	18.50
	(b) Coal (other than Thermal Coal) and coke	MT	18.50	11.10
12.	<b>Cement</b>			
	(a). upto 3.00 lakh tones per annum	MT	44.40	26.64
	(b). Above 3.00 lakhs tones and upto 4.00 lakhs Tones per annum	MT	37.00	22.20
	(c). Above 4.00 lakh tones per annum	MT	29.60	17.76
13.	<b>Gypsum/ Clinker</b>	MT	22.20	13.32
14.	<b>Others</b>			
	(a). Raw cashew nuts	MT	25.90	15.54
	(b). Cashew kernels	MT	40.70	24.42
	(c). Cashew shell liquid	MT	29.60	17.76
	(d). Coir and coir products	MT	40.70	24.42
	(e). Ferro silicon	MT	29.60	17.76
	(f). Defence stores equipments	MT	96.20	57.72
	(g). Oil cakes and fodder of all kinds	MT	22.20	13.32
	(h). Unaccompanied personal effects	MT	74.00	44.40
	(i). Baggages accompanying passengers or Seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/ accompanying Military personnel moving on duty Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them.		Free	Free
	(j) Mill Scale	MT	35.00	21.00
15.	Salt	MT	22.20	13.32
16.	Rice Bran	MT	22.20	13.32
17.	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind Seed powder in bags	MT	37.00	22.20
18.	Onion	MT	22.20	13.32
19.	Unenumerated goods other than the above specified	MT	48.10	28.86

M.T = Metric Tonne

CBM = Cubic metre

**Notes:**

- No export cargo shall be admitted into the Port premises without the permission in writing of the authorized official of the Port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.
- Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the Port of New Mangalore.
- Request for amendment in import / export applications or documents shall be accompanied by a fee of ₹10/- which shall not be refunded.
- The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- Method of calculating wharfage:**
  - All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.
  - All goods landed within the limits of the Port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.

- (iii). The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk.
- (iv). In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of Wharfage given above.
- (v). The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the absence of the specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage.
- (vi). For the purpose of calculating the dues in the Scale of Rates –
  - (a). One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
  - (b). One unit by measurement means 1 cubic meter
  - (c). One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit.
- (viii). Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items.
- (ix). Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case;
  - (a). if the cargo is landed at the Wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne,
  - (b). if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.
- (x). Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

**6. Refund:**

No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown over board or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the authorized official of the Port Trust, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown over board. In case the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a pro-rata basis.

**7. Porterage (Handling of Cargo) at wharf or jetties**

- (i). The Port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.
- (ii). The Port may assume custody at shore and convey to transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which overside delivery direct from ships is permitted in special case by the Port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely.
  - (a). Actual labour charges incurred by the Port plus 20% overhead .

- (b) Crane hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Crane is provided by the Port
- (c). Fork lift hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Forklift is provided by the Port
- (d). Overtime allowance admissible
- (iii). In case of ship to shore transfer and transfer from quay/ to storage yard operations in respect of coastal cargo eligible for concessional tariff, 60% of the rates prescribed in the above schedule will be levied.

#### **8. Tranship Goods**

- (i). Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage. The transhipment charges in respect of coastal cargo / vessel shall be at the concessional rate as prescribed for coastal cargo.
- (ii). Though cargo originally manifested at Port of shipment for transhipment landed on the Wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the Port of New Mangalore for transhipment shall be charged 85% of the applicable wharfage.
- (iii). Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the Port limits.
- (iv). Wharfage shall be levied at Re.1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this Port.
- (v). In case cargo from foreign Port lands at NMPT for subsequent transhipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transhipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.

#### **9. Goods exempted from wharfage**

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

- (i). Bonafide consumable/non consumable ship stores.
- (ii). Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.
- (iii). Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.
- (iv). Goods consigned to or by the New Mangalore Port Trust
- (v). Postal Mail bags.

CHAPTER - IV**CONTAINER CHARGES****4.1 . Wharfage charges**

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	44.40	26.64	222.00	133.20
2.	Above 20' and upto 40'	66.60	39.96	333.00	199.80
3.	Above 40'	88.80	53.28	444.00	266.40

**4.2 . Storage charges**

Sl. No.	Container Size	Rate per container per day or part thereof	
		Foreign(in US \$)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	0.214	9.53
2.	Above 20' and upto 40'	0.321	14.30
3.	Above 40'	0.428	19.07

**Notes:**

1. 1 day free period shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed
2. Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and port's non-working days.
3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
4. Storage charge on container shall not accrue for the period when the N.M.P.T is not in a position to deliver/ship container when requested by the user

5. If operational area is licensed on rental terms to users, storage charge on containers/demurrage on cargo stored thereat shall not be levied again.

#### 4.3 . Re-Stow charges:

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following rates will be levied:

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	22.20	13.32	37.00	22.20
2.	Above 20' and upto 40'	33.30	19.98	55.50	33.30
3.	Above 40'	44.40	26.64	74.00	44.40

#### General Notes:

- Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.
- The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for demurrage as applicable to the cargo specified in Chapter V Demurrage.
  - Containerised import cargo**  
For levy of demurrage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.
  - Containerised Export cargo**  
For levy of demurrage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.
- The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces. Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the Scale of rates in force from time to time.

#### 4.4 . Hire charges of Spreaders for Container Handling:

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof	
		1.	2.
1.	20' Spreader	111.00	
2.	40' Spreader		166.50

#### 4.5 . Container Handling charges

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty Container		Loaded Container	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	90.28	54.17	189.44	113.66
2.	Above 20' and upto 40'	135.42	81.25	284.16	170.50
3.	Above 40'	180.56	108.34	378.88	227.33

#### 4.6. Electricity and monitoring charges for Reefer container

Sl. No.	Container Size	Rate per 4 hours or part thereof per container	
		1.	2.
1.	Upto 20' containers	₹117.00	
2.	Above 20' and upto 40' containers		₹142.00
3.	Above 40 containers	₹167.00	

**Notes:**

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of ₹100 per hour or part thereof.
4. A charge of ₹300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT is unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
5.
  - (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.
  - (ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of ₹500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.
  - (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On admittance of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the same shall be refunded to the hirer from whom the cost of the damage was collected.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
9. Wherever separate rate for coastal container handling are not prescribed, the admissibility and the extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2-General Terms & conditions.

**CHAPTER - V****DEMURRAGE****5.1.1 Imports**

Demurrage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's Transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

SI. No.	Classification	Unit	Rate
1.	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space except on which the rate of wharfage dues is fixed for each or by number	Per wharfage unit per day	(a). 1 <sup>st</sup> week ₹3.00 (b). 2 <sup>nd</sup> week ₹5.00 (c). Succeeding period ₹7.00
2.	Goods lying in the transit shed on which wharfage is charged on advalorem basis	Per CBM per day	(a). 1 <sup>st</sup> week ₹3.00 (b). 2 <sup>nd</sup> week ₹5.00 (c). Succeeding period ₹7.00

**Notes:****1. Free days**

- (i). Free days prescribed below shall exclude customs holidays and Port's non working days.
- (ii). Seven working days (excluding customs holidays and Port's non-working days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves shall be allowed as free period.

When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the seven working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.

- (iii). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the Official Gazette of Karnataka State.

**2. Free period:**

The following free periods shall be allowed in addition to the free days prescribed above:

- (i). Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and (4) of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.
- (ii). Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

**3. Survey of Goods**

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Customs holidays and Port's non-working days, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the demurrage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

**4. Empty or partially empty packages.**

Demurrage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

**5. Demurrage charges on Sundays and Port Holidays**

Once demurrage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays

**6. Delivery of goods**

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid.

**7. Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit area which may affect rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

8. If the goods are not removed within a specified period, the Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignees. Goods so removed shall be charged demurrage charges at the rates prescribed in the Schedule of Demurrage (Imports) at (c) in Sl.No.1 or 2 whichever is applicable.

**5.1.2. Exports**

Demurrage at the rate of ₹3.00 per wharfage unit and/or at ₹3.00 per CBM per day for all cargo charged at Advalorem rate, shall be levied after the expiry of the free days.

**Notes:**

**1. Free days**

- (i). Free days shall exclude the Customs holidays and port non-working days
- (ii). All cargo except salvaged goods (a) Twenty one days free days(excluding Customs holidays and Port's non-working days) from the actual date of the receipt of goods in the transit area. (b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date of the vessel completes loading.
- (iii). For salvaged goods, three free days (excluding Customs holiday and port's non-working days) from the date on which the goods were actually salvaged.

**2. Shut out cargo**

- (i). In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 1, the working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel will also be allowed as a free day.
- (ii). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free days shall count from the date of the first shut out, upto ten days excluding Customs holidays and port's non-working days. The total free period, however, shall not be more than 21 days as specified in Note 1.
- (iii). Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days up to only seven days excluding Customs holidays and port's non-working days from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

### 3. Free periods

In addition to the free days prescribed above, the period during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day shall also be allowed as free period. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

### 4. Congestion of goods

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Demurrage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for demurrage on export cargo.

### 5. Transhipment of Goods

The free period shall be allowed for the transhipment cargo up to 28 days excluding Customs holiday and port's non-working days from the date of receipt of the goods.

#### General Notes:

1. Demurrage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user
2. If operational area is licensed on rental terms to users, demurrage charge on cargo stored there-at shall not be levied again.

## CHAPTER - VI

### OTHER CHARGES

#### 6.1. Charges for supply of water

Description	Rate per K.L/Tonne	
	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
Water Charges	3.50	93.55

#### 6.2. Charges for use of bunkering facility alongside berths

Sl. No.	Description	Rate per M.T. (in ₹)
1.	For providing bunkers alongside berth(s) through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks/trainers	27.00

#### 6.3. Marshalling yard usage charges

Sl. No.	Description	Rate per M.T. (in ₹)
1.	Use of Marshalling yard only	8.00
2.	Use of Marshalling yard including private siding inside the wharf	10.00

#### 6.4. Fees for issue of Licence to C&F Agency

Sl. No.	Description	Rate (in ₹)
1.	New Licence	5000.00 for two calendar years
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence
4.	For temporary licence for a period not exceeding one year	1000.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilised and transacted activities at the port during the previous licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

#### 6.5. Fees for issue of licence to Steamer Agency

Sl. No.	Description	Rate (in ₹)
1.	New Licence	5000.00 per licence
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence
4.	For temporary licence for a period not exceeding one year	1000.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilized and transacted activities at the port during the previous licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

#### 6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the Port

I. **Tugs**

Sl. No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
1.	22.50 T B P	612.75	16,379.00
2.	32.50 T B P	1,187.20	31,734.00
3.	50.00 T B P	1,761.64	47,089.00

**Note:**

For use of the above tugs by Indian Navy and Coast Guard only 60% of the rate prescribed above shall be levied.

II. **Launches**

Sl. No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(a).	Multi purpose vessel: M.V. Mallya	1148.90	30,710.00
(b).	Mooring Launches	114.89	3,071.00
(c).	Pilot Launches	291.05	7,780.00
(d).	Survey Launch	230.82	6,170.00

### 6.7. Hire charges for cargo handling equipment

Sl. No.	Equipment	Rate per hour or part thereof (in ₹)	
1.	Coles Husky 680S of 75 MT capacity	2,100.00	
2.	TIL – GROVE 75 MT capacity Mobile Crane (RT 880)	3,619.00	
3.	10 MT capacity Fork Lift Truck	530.00 subject to a minimum of ₹2120.00	
4.	Tata Truck Model LPT 909/36	417.00 subject to a minimum of ₹3336.00	
5.	Escorts Model 8100, 10 MT capacity Hydraulic crane	650.00 subject to a minimum of ₹1300.00	
		Foreign-going (in ₹)	Coastal (in ₹)
6.	Hindustan 2021 Pay loader	780.00	468.00
7.	3 Ton Forklift Trucks	90.00 subject to a minimum of ₹180.00	54.00 subject to a minimum of ₹108.00

**Notes:**

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of ₹100 per hour or part thereof.
4. A charge of ₹300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
5. (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.  
(ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of ₹500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT  
(iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On the recovery of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the amount admitted by the Insurance Company shall be refunded to the hirer.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
9. Wherever coastal rates are not prescribed for cargo/container handling, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2 – General Terms and conditions.

#### **6.8. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:**

##### (I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98
11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501 - 15500	38.34	23.00

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

##### (II). For Break-bulk cargo:

###### (A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

###### (B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

**Note** To calculate the incremental ceiling rates as shown above the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate

beyond 4750 tonnes Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**Notes:**

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs 1 00 000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

(vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

#### 6.9. Miscellaneous Charges

##### I. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:

Sl. No.	Classification	Rate (in ₹)
1.	For shooting of films by film making company or private parties	10,000 per day or part thereof
2.	For still photographs of export/import cargoes	400 per day or part thereof
3.	For taking photographs of the parties or of the crew on Board the ships and in case not covered in clauses (1) & (2) above	50.00 per each time for each party

**Notes:**

1. The permission shall be issued by the NMPT or any official authorised by it.
2. Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt for education and scientific purposes and in connection with Govt Publicity and shipping activities are exempted from paying charges.

3. Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPT on merit of each case
4. The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.
5. If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time
6. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

**II. Fees of issue of passes/licence for entry into the wharf:**

Sl. No.	Classification	Rate (in ₹)
1.	For issue of temporary pass for admission into the Harbour (per head, per day)	2.00
2.	Temporary pass for bus, authorized trucks carrying passengers (per vehicle per day)	50.00
3.	Temporary pass for trucks/trailers/tippers (per day)	10.00
4.	Temporary pass for Car/Jeep/Van (per day)	6.00
5.	For private cargo handling equipments (per day)	75.00
6.	Issue/renewal of permanent photo pass (per head)	100.00
7.	Issue of duplicate photo pass (per head)	250.00
8. (a).	Permanent vehicle pass for trucks/trailers/tippers For six months For one year For duplicate	500.00 800.00 250.00
(b).	Permanent vehicle pass for car/jeep/van For six months For one year For duplicate	380.00 600.00 250.00
9.	Permanent pass for private cargo handling equipments For six months For one year	2500.00 4000.00
10.	Entry fees for cargo trucks entering the Bounded area of the Port - payable by C&F Agent per entry	10.00

**Notes:**

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorized by it
2. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.
3. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.
4. The NMPT may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the Port, visiting staff of other Major Ports and other Govt Officers/officials connected with the Port Trust and visiting the Wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPT.
5. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles licence on payment of the above prescribed fee and it is not transferable
6. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle licences issued by the Port.

7. Drivers of vehicles (with permanent licence) are exempted from the payment for entry into the Wharf.
8. No refund will be allowed for the charges once paid for the licences issued for the vehicles covered by item above for unexpired period of licence.
9. Failure to apply for the renewal of the annual or half yearly licence within 15 days, before the day of expiry thereof may entail cancellation of the licence or levy of penalty of ₹30/- per vehicle in addition to the renewal fee.
10. A fee of ₹30/- shall be charged for transfer of each annual or half yearly licence due to change of ownership of the carriers.
11. A sum of ₹30/- shall be charged for the issue of a duplicate annual or half yearly licence when the original is defaced or illegible or is lost.
12. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Trust and other Major Port Trusts alone shall be exempted from holding a licence.
13. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the scale of Rates at the discretion of the NMPT.
14. No refund is permissible for the unexpired period of licence.
15. Whenever damage to the NMPT property is caused by any vehicle plying within the NMPT foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.

**III. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:**

(1).	For hire of weighing scales	₹1.00 per tonne part thereof
(2).	For issue of certificate of total tonnage of cargo	₹3.00 per tonne or part thereof for weighment of consignment (i.e. for goods covered by one application) subject to a minimum of ₹15/- per certificate

**Notes:**

1. The attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.
2. Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the Port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.
3. No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPT in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.
4. A fee of ₹10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

**IV. Charges for the use of weigh bridges:**

(1)	Weighment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	₹15 per truck both ways
(2).	For issue of weighing Certificate	₹25 per Certificate in addition to the charge prescribed at (1) above.

**Notes:**

1. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc, with or without loads.

2. The fee under item (1) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc, both empty and loaded over the weighing platform. The fee under item (2) above shall be payable in addition for the issue of certificate showing both the tare and loaded weight of the vehicle.
3. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weigh bridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of ₹5.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.
4. The weigh bridge shall be manned by the NMPT
5. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

**V. Charges for issue of Entry & Clearance Certificate:**

Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger.	₹1000.00 per Certificate
---	--------------------------

**CHAPTER - VII**

**Levy for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for cargo handing operations**

The charges for obtaining services of cargo handling worker from New Mangalore Port Trust Registered Cargo Handling Workers' Administrative Wing shall be as follows:

SI. No.	Commodity	Foreign Cargo (₹ per tonne)	Coastal Cargo (₹ per tonne)	Benchmark productivity per Gang per shift (In tonnes)
1.	Iron Ore	25	25.00	1644
2.	Coal	25	15.00	1352
3.	Lime stone	25	15.00	1268
4.	Coke	35	21.00	792
5.	Granite	35	21.00	794
6.	MOP	40	24.00	972
7.	Maize	45	27.00	637
8.	Pig Iron	45	27.00	440
9.	DAP	50	30.00	958
10.	Rock Phosphate	50	30.00	944
11.	Urea	50	30.00	733
12.	Clay	30	18.00	220
13.	Machinery	100	60.00	316
14.	Timber	100	60.00	193
15.	Wood pulp	50	30.00	99
16.	Wheat	35	21.00	814
17.	Sulphur	40	24.00	594
18.	M. Logs	100	60.00	94
19.	Bentonite	45	27.00	840
20.	Yellow Peas	25	15.00	1034
21.	Container per TEU	450	270	82 TEU

22.	Other foodgrains and cereals	35	21.00	814
23.	Other Bulk Cargo not classified above	45	27.00	275
24.	Iron ore by HMC	4.83	4.83	4993
25.	Coal (mechanical by HMC)	4.75	2.85	4028
26.	Coke (mechanical by HMC)	6.93	4.16	2787
27.	Lime stone (mechanical by HMC)	5.38	3.23	3772
28.	Urea (mechanical by HMC)	12.48	7.49	1163
29.	MOP (Mechanical by HMC)	4.85	2.91	5422

**Notes:**

(i). The rate indicated above is in addition to the actual incentives calculated as per the respective clauses of prevailing settlement / scheme and payable to the NMPT by the licensed stevedores.

(ii). Following penalty / incentive in the rate prescribed will apply for performance below / higher than the benchmark level of productivity per gang/ shift prescribed in the schedule :

On achieving productivity higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Rebate on the rate prescribed in the above schedule if the productivity achieved is higher than the benchmark productivity per gang/shift (in %)	On achieving productivity lower than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Penalty on the rate prescribed in the above schedule if productivity is lower than the benchmark productivity per gang/shift (in %)
Upto 10% higher than the productivity prescribed	10%	Upto 10% lower than the productivity prescribed	10%
Above 10% to 20%	20%	Below 10% to 20%	20%
Above 20% to 30%	30%	Below 20% to 30%	30%